

L'intermodalité, toujours d'actualité et toujours problématique

Au fur et à mesure de leur avancée, les travaux de l'OPSTE alimentent tout naturellement les réflexions du Conseil National des Transports. Les résultats des comparaisons thématiques, tout comme la synthèse des "événements marquants" advenus ici et là, sont présentés et débattus lors des réunions de la section permanente du Conseil qui s'en approprie ainsi la teneur.

À l'initiative du président Alain Gille, une coopération plus étroite encore entre le CNT et son Observatoire est aujourd'hui recherchée. Le Conseil s'est en effet engagé sur le thème, toujours d'actualité et problématique, du transport intermodal. L'ambition est d'identifier des lignes d'action pragmatiques à proposer aux parties prenantes de ce type de transport, au-delà d'un constat général déjà établi dans divers groupes de travail et rapports. Les expériences étrangères, dans leur diversité, sont évidemment des références précieuses pour alimenter la réflexion du CNT. Après un premier balayage des situations en place dans les pays observés par l'OPSTE, un questionnaire plus précis, consacré à l'analyse de situations concrètes de réussite ou de difficulté de l'intermodalité, a été établi. Une deuxième réunion de l'Observatoire fera la synthèse de ces apports et donnera au groupe de travail du CNT une dimension internationale encore trop rare dans les réflexions menées en France.

Par ailleurs, l'OPSTE a accumulé depuis sa création une information abondante, dont les bulletins *Transport / Europe* et les *Dossiers de l'Observatoire* (téléchargeables à partir du site : www.cnt.fr) rendent compte. L'heure est sans doute venue d'une première synthèse et le réseau des experts s'est fixé l'objectif de rédiger un ouvrage collectif qui pourrait s'intituler *Questions clefs pour l'Europe des transports*. Nous reparlerons de ce chantier...

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	Page
<i>Edito</i>	1
<i>Évènements marquants</i>	1
<i>Les entreprises de transport routier de marchandise en Europe en 2002</i>	7

Évènements marquants

Comme chaque année, une séance de l'observatoire a été consacrée à la chronique des événements marquants. Les experts ont présenté la situation de leur pays au premier trimestre 2004, en insistant tout particulièrement sur la façon dont l'élargissement de l'Union est perçu par les milieux professionnels et politiques quant à ses répercussions sur le système de transport.

• **L'Allemagne** a lancé un ambitieux projet de péage routier pour les poids lourds (*LKW Maut*). Dès le début de 2003, des rumeurs circulaient relatives aux difficultés techniques dans l'installation du système Toll Collect, très sophistiqué, qui avait été choisi. Après un premier report de la mise en service en juillet (prétendument pour conclure la phase d'essai), l'ouverture est retardée sine die en octobre. Immédiatement se pose la question de la responsabilité d'un tel échec, très coûteux pour les finances publiques et fâcheux pour l'image technologique de l'industrie du pays. Après diverses péripéties à l'occasion desquelles le gouvernement a été critiqué pour son action trop tardive et peu efficace, un accord a été conclu avec les responsables du dispositif, portant sur le montant d'une pénalité et sur une ouverture du système, sous une forme simplifiée, début 2005. Ayant dû renoncer à quelque 2,2 milliards d'Euros de recettes pour 2004, le ministère des transports est amené à geler des crédits de travaux pour de nouvelles infrastructures.

La DB a mis en place, pour le transport ferroviaire de voyageurs, une tarification inspirée du modèle aérien (yield management). Mais le système est apparu très compliqué aux usagers ainsi qu'au personnel de l'entreprise, si bien que la fréquentation et les recettes ont baissé. Après quelques modifications, le système semble aujourd'hui mieux accepté (on pense à l'introduction de Socrate en France il y a quelques années...).

L'élargissement de l'Union est un enjeu considérable pour l'Allemagne, compte tenu de sa position géographique et de la stratégie de ses opérateurs de transport visant à jouer un rôle primordial dans ce nouvel espace. Le récent

congrès des prestataires logistiques s'est montré très optimiste en la matière, mais les acquisitions de la DB ne donnent pas toujours les résultats escomptés et des restructurations s'avèrent nécessaires.

Pour protéger le marché du travail en Allemagne et alors que le taux de chômage dans les nouveaux Länder reste élevé, une période transitoire a été fixée avant la libre circulation des travailleurs des nouveaux pays membres. La partie orientale du pays continuera de recevoir des aides après 2006. Parmi les questions à résoudre, l'harmonisation des conditions de concurrence, en matière de fiscalité générale et spécifique (TIPP) reste très importante.

- En **Belgique**, le gouvernement a adopté le protocole de Kyoto, mais la mise en œuvre concrète de ce choix politique n'est pas aisée et passera par un accord avec les régions.

L'élargissement de l'Union a fait apparaître deux points de vue. D'une part, la délocalisation des entreprises est déjà un phénomène ancien, mais l'opinion y est sensible en période de chômage. Dès lors, une période de transition de deux ans a été fixée, pour établir à terme la liberté de circulation des travailleurs. D'autre part, il y a pénurie de conducteurs routiers et de bateliers en Belgique, ce qui provoque des demandes d'ouverture du marché du travail dans certains secteurs.

La flotte maritime de propriété belge est importante, mais navigue principalement sous pavillon de complaisance. La loi de 2002, acceptée par la Commission, vise à encourager son rapatriement, à travers une taxation au tonnage plus avantageuse que précédemment. Elle connaît un grand succès.

La réforme des chemins de fer envisagée pourrait déboucher sur l'installation d'une holding, séparant plus nettement la gestion des infrastructures et les opérations de transport. Les négociations avec les syndicats ont commencé, ces derniers accepteraient une diminution des effectifs à condition que le statut de cheminot soit maintenu. La partie rentable d'ABX, la filiale de fret et logistique de la SNCB, pourrait changer de nom et être privatisée. Quant à la SNCB elle-même, il est question que l'État belge reprenne sa dette historique !

Sur la route, la répression des infractions s'est durcie, la vitesse a diminué.

Le transport aérien a retrouvé une forte activité. SN Brussels, qui a dans une certaine mesure pris la suite de Sabena, est bénéficiaire du fait de ses trafics avec l'Afrique. Une fusion avec Virgin Belgique serait envisagée. La décision de la Commission concernant les subventions reçues par la compagnie low cost Ryanair pour toucher l'aéroport de Charleroi (soit dans une région d'objectif I des politiques européennes régionales) fait la part des choses de façon assez politique. Les vols de nuit continuent de poser des problèmes de bruit. DHL veut augmenter son activité à Zaventem, qui engendre quelque 20 000 emplois directs et induits.

Devra-t-elle scinder son trafic en deux hubs distincts ? L'aéroport de Liège est évoqué, mais il héberge déjà la compagnie express concurrente TNT.

- En **Espagne**, on note traditionnellement une tension entre le gouvernement central et les communautés autonomes, qui pénètre toutes les politiques, y compris celle des infrastructures.

Le nouveau gouvernement de Catalogne montre un intérêt renforcé pour le fret ferroviaire et a entrepris une révision des péages autoroutiers. Une nouvelle loi catalane, approuvée en juin 2003, témoigne d'un changement d'appréhension des problèmes de transport. Elle porte sur la mobilité, sur le développement durable, sur les procédures de décision démocratique en matière de transport (avec la création d'autorités territoriales dans les principales aires urbaines) et enfin sur les liens entre planification urbaine et mobilité. Un observatoire de la mobilité a été mis en place.

Au niveau espagnol, la politique vise à adapter le chemin de fer aux normes communautaires. L'ouverture à l'initiative privée est censée améliorer l'efficacité économique du secteur, augmenter la part du fer dans le transport total et rétablir son équilibre financier. La séparation entre les infrastructures et les services va devenir plus marquée (alors que les deux activités étaient demeurées à l'intérieur de la même entreprise ferroviaire), elle doit permettre l'établissement de redevances d'infrastructure pertinentes et faciliter l'ouverture du réseau à la concurrence. La nouvelle agence de gestion des infrastructures (ADIF) regroupera les lignes à grande vitesse et le réseau classique, ainsi que les gares et les terminaux, tandis que la RENFE ne jouera plus qu'un rôle d'opérateur. La dette actuelle sera distribuée entre les deux entreprises et l'État qui en prendra une part à sa charge.

Une loi sur les ports ouvre la voie à la privatisation et à la libéralisation de leurs services, dans un cadre tarifaire stabilisé, en favorisant la concurrence pour le développement des fonctions de plate-forme logistique internationale et avec une réforme du système des dockers. Par ailleurs, le port de Valence développe un port sec à Madrid pour attirer les trafics de cette région, tandis que Barcelone renforce ses liens avec Toulouse et Saragosse.

Les contrats de concession pour le financement et l'exploitation des ouvrages de travaux publics sont réformés dans le sens d'une plus grande liberté d'action des concessionnaires.

Le TGV entre Madrid et Lleida a été mis en service en octobre 2003, mais à une vitesse limitée provisoirement à 200 km/h. La ligne devrait atteindre Barcelone en 2007 et la frontière française en 2009.

L'élargissement de l'Union ne déclenche pas beaucoup de réflexions en Espagne en matière de transport. Certains soulignent toutefois que le déplacement du centre de gravité vers l'Est accentuera la situation excentrée de l'Espagne, ce qui rend plus importante que jamais la

traversée obligée du territoire français pour accéder aux autres marchés européens.

PS : depuis la dernière réunion de l'OPSTE, le gouvernement espagnol a changé et la nouvelle équipe a déjà annoncé quelques éléments de rupture en matière de politique des transports, comme le retrait de la loi ferroviaire et la rédaction d'un nouveau plan d'infrastructures.

- En **France**, plusieurs mois de discussion ont porté sur la politique des transports et notamment la planification et le financement des infrastructures. Un audit confié au Conseil général des ponts et chaussées et à l'Inspection générale des finances sur la rentabilité économique des investissements, un rapport de la DATAR sur l'aménagement du territoire envisagé dans sa dimension européenne, deux rapports parlementaires sur l'avenir du fret ferroviaire et la faisabilité des « autoroutes de la mer » ont alimenté un débat à l'Assemblée nationale et au Sénat. Le gouvernement a ensuite défini, lors du Conseil Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003, ses priorités en matière d'infrastructure à l'horizon 2015. Trente cinq projets concernant tous les modes et toutes les régions ont été retenus. La part accordée aux investissements non routiers et en particulier aux TGV est majoritaire. L'objectif du CIADT est également d'affirmer le renforcement de la vocation métropolitaine des capitales régionales. Pour assurer le financement de ce programme, un arbitrage du Premier ministre a tranché, contre la tradition du Ministère des finances, pour la création d'une Agence de financement des infrastructures, où les collectivités territoriales seraient présentes à côté de l'État. Elle recevrait notamment les recettes des péages des autoroutes (qui dès lors ne seraient pas privatisées) et devrait être opérationnelle en 2005.

L'actualité est également marquée par la poursuite de la décentralisation. Le transfert aux collectivités territoriales concerne, notamment, une large part des routes nationales, l'Etat ne conservant que le réseau structurant et autoroutier. Les aéroports locaux, propriété de l'Etat et gérés par les chambres de commerce, pourraient également être transférés. La question de la compensation financière des charges et du financement de ces infrastructures reste ouverte.

Après Air Lib en 2003, Air Littoral vient de déposer son bilan. Prises entre Air France qui vient de se fondre avec KLM, les low cost britanniques et le TGV, les compagnies aériennes indépendantes n'ont pas de perspectives faciles en France...

- Les élections législatives en **Grèce** ne font pas apparaître de très fortes différences entre les deux principaux partis, en matière de transport : la privatisation d'Olympic Airways, la mise en place d'une autorité organisatrice dans les zones métropolitaines, la gestion du 3ème programme cadre européen font consensus.

Les deux partis se distinguent sur les questions administratives et institutionnelles : projet de création de régions

responsables en matière d'aménagement du territoire et de transport, constitution d'un grand ministère regroupant les travaux publics, l'environnement, l'aménagement, les transports et la marine marchande (cette dernière souhaitant, traditionnellement, garder son autonomie).

Le programme cadre apporte 3 milliards d'Euros, abondés d'un montant équivalent par l'État grec, pour financer les réseaux trans-européens (RTE) entre 2001 et 2006. Les investissements porteront notamment sur le transport ferré (le temps de parcours entre Athènes et Salonique passera de 7 à 4 heures), sur le transport urbain (en particulier dans la capitale, où l'on note un gros effort de développement des autobus "verts" dans des couloirs réservés).

Les Jeux olympiques seront l'événement marquant le plus fort. Les équipements prévus et leur système d'exploitation doivent être prêts à temps ! Le nouveau RER sera en service, il évite le centre et constitue un nouveau périphérique desservant notamment le nouvel aéroport. On a prévu que 90 % des déplacements de personnes liés aux jeux s'effectueraient par les transports collectifs. Outre les travaux neufs, on a remis en état les stations du métro (on attend 5,5 millions de visiteurs, avec une pointe de trafic pouvant aller jusqu'à 150 000 personnes à déplacer par heure). Même la flotte de taxis sera renouvelée ! Aujourd'hui, la compagnie qui exploite les deux lignes de métro est bénéficiaire.

La sécurité routière a marqué de grands progrès (à partir d'une situation initiale mauvaise) : le nombre de morts a baissé de 25 % en un an, du fait de nouvelles infrastructures et de contrôles de police plus nombreux.

La question de l'élargissement est ici dominée par les relations avec les Balkans. Pour l'heure, le trafic international de la Grèce est principalement orienté vers l'Ouest, les échanges avec la mer Noire sont inférieurs aux prévisions, les infrastructures existantes sont peu utilisées. Pour autant, l'ouverture de ces marchés proches est un enjeu très important, y compris dans les pays de l'ex-Yougoslavie.

- En **Italie**, après l'unification du Ministère des travaux publics et du Ministère des transports, il avait semblé que la politique des transports se limitait désormais à la politique des infrastructures. La création d'un secrétariat d'État, confié à un responsable de syndicat patronal du transport routier (regroupant surtout de petites entreprises), est une réponse à cette situation. Un nouveau "Comité consultatif pour le transport routier" regroupe des opérateurs de toutes les spécialités (y compris le transport combiné) et va désigner les experts chargés d'élaborer un plan national de la logistique.

La création d'un permis de conduire à points, motivée par la lutte contre l'insécurité routière, a eu des conséquences inattendues. Les nouvelles limites à la flexibilité du transport routier entraînent son renchérissement (on parle de 10 à 20 % d'augmentation des coûts). La réaction du système a été très intéressante : les grands industriels et les grands distributeurs ont engagé une démarche de ratio-

nalisation du transport, pour éviter les nombreux gaspillages et coûts cachés liés à une mauvaise organisation. Par exemple, les rendez-vous sur les plates-formes seront fixés et respectés plus rigoureusement, alors que des délais d'attente improductive de plusieurs heures étaient pratique courante.

La compagnie aérienne nationale Alitalia est en quasi-faillite. Les luttes sociales y sont vives, établissent des liens avec d'autres professions du transport (et notamment avec les salariés du transport urbain) et retrouvent même des formes d'affrontement qui avaient disparu en Italie depuis une vingtaine d'années. À la crise sociale s'ajoute la mauvaise gestion de la question du nouvel aéroport de Milan. Celui-ci, Malpensa, aurait dû devenir le "hub" principal d'Alitalia (et la faire bénéficier d'avantages comparables à ceux qu'Air France a trouvés avec Roissy). Mais l'ancien aéroport de Linate a été maintenu en service, à la demande de la région lombarde, si bien que le nouvel équipement est sous-utilisé et que l'effet de hub ne joue pas.

L'intermodalité rail-route se développe convenablement (contrairement à ce que l'on observe dans d'autres pays). Des mesures de soutien ont été négociées avec la Commission européenne mais les sommes envisagées n'ont pas encore été versées. Les trafics semblent éviter la France, où le service a la réputation d'être insuffisamment fiable, et passent par la Suisse (où les subventions au transport combiné sont substantielles). Avec l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs, la gestion des sillons (*slot management*) devient un enjeu important et réclame des outils de programmation sophistiqués. On souffre toutefois de statistiques insuffisamment détaillées (en nombre de boîtes, pleines ou vides, et non en nombre de trains comme c'est malheureusement l'usage) pour connaître en profondeur l'évolution de chaque compagnie.

- En **Pologne**, la compagnie aérienne LOT a rejoint en 2003 la Star Alliance, dominée par la Lufthansa et United Airlines. SAS souhaiterait prendre une participation dans cette compagnie. Un nouvel aéroport pour Varsovie est mis à l'étude. En 2004, deux sites possibles ont été sélectionnés. Ce nouvel équipement pourrait reprendre l'activité de fret et les vols nocturnes de l'aéroport actuel d'Okecie, menacé de couvre-feu. Le nouveau projet est très ambitieux: on parle d'une capacité de 70 millions de passagers et d'un investissement de 3 milliards d'Euros à réaliser d'ici 2015.

Le port de Gdansk compte un nouveau terminal cargo, le plus grand de Pologne, financé par un groupe britannique.

Pour financer les infrastructures de transport, un nouvel impôt sur les carburants a été instauré. D'un montant de 23 € par tonne de carburant et payée par les importateurs, elle sera répercutée sur les consommateurs (soit environ 2 centimes par litre). Elle alimentera le fonds national routier créé par l'État alors que le réseau est en très mauvaise condition.

Parmi les réseaux transeuropéens (RTE) soutenus par la Commission européenne, quatre traversent le territoire

polonais. Le montant des investissements est de l'ordre de 9 milliards d'Euros, dont la moitié à la charge de l'Union. En outre, la modernisation du réseau ferré coûtera 2,3 milliards d'ici à 2007, dont la moitié à la charge de l'Union. Les PKP (opérateur ferroviaire historique) prévoient la création de 7 centres logistiques et d'une ligne nouvelle vers l'Ukraine. La réforme de l'entreprise est envisagée pour 2006 et comporterait la séparation et la privatisation de la partie fret et de la partie de voyageurs grandes lignes (Intercity), ainsi que la fermeture des lignes les plus déficitaires.

L'élargissement est évidemment un événement majeur pour la Pologne. Si les transporteurs français disent craindre les transporteurs des PECO, et notamment ceux de Pologne, les transporteurs polonais ont peur des transporteurs baltes, d'une part, et de ceux des pays d'Europe occidentale d'autre part. Les entreprises de transport de l'Ouest de l'Europe rachètent des entreprises polonaises et utilisent des entreprises polonaises comme sous-traitantes mais en pesant fortement sur les prix. Cette tendance est d'autant plus forte que les industriels qui se sont implantés ces dernières années sont généralement venus avec leur prestataire logistique usuel, ce qui conforte la position de sous-traitance des prestataires polonais. Des chauffeurs polonais pourraient sans doute aller travailler à l'Ouest: seuls les plus jeunes, plus mobiles, tenteront l'aventure. L'Irlande seule dit manquer de 30 000 conducteurs routiers!

- Le **Portugal** accorde une grande importance à ses relations avec l'Espagne, notamment en matière de transport. Les deux ministres des transports ont récemment réglé la question du réseau de TGV entre les deux pays. C'est finalement le schéma d'une liaison directe entre Lisbonne et Madrid qui a été retenu, tandis qu'un barreau Nord-Sud reliera Lisbonne et Porto à l'intérieur du pays. Une autre liaison internationale Est-Ouest, située plus au Sud, est également envisagée à long terme.

La montée en régime du port atlantique de Sinnes, exploité par PSA (le port de Singapour), prend du retard. Les installations portuaires sont en place mais la desserte terrestre du port est très insuffisante (il n'y a pas d'accès ferré et la liaison routière s'effectue par une simple route à deux voies) et le trafic reste très limité. Pourtant, Sinnes pourrait être une alternative à Algeiras pour la desserte d'un hinterland comprenant Madrid, et certains intérêts espagnols voudraient prendre des participations dans le port.

Le projet de nouvel aéroport de Lisbonne est remis en cause. La modernisation de l'aéroport existant est à nouveau examinée, à condition que les militaires acceptent de se reporter sur une autre plate-forme. Ce changement est dû au montant des travaux d'un nouvel équipement, trop élevé pour permettre un "PPP", ainsi qu'à la réticence des autorités régionales pour fermer l'aéroport actuel. Enfin, Iberia serait susceptible de reprendre la compagnie nationale TAP, bénéficiaire après une longue période difficile. Madrid renforcerait alors son rôle de hub, écartant le développement d'un autre hub à Lisbonne.

Quant aux transports nationaux, on note l'adoption du

Plan national pour le changement climatique, destiné à appliquer les engagements de Kyoto. Pour l'instant, le Portugal se situe à 10% au-dessus de la limite qui le concerne. La rénovation du parc automobile apporterait un progrès notable mais représente une dépense très importante, surtout si l'on tient compte du pouvoir d'achat moyen de la population.

Les performances en matière de sécurité routière restent parmi les pires d'Europe, notamment du fait de l'alcool et de la vitesse et en l'absence de permis à points.

Le système du "péage virtuel" vise à faciliter le financement privé des infrastructures, les collectivités se substituant aux usagers pour le paiement des péages et solvabilisant ainsi la demande. Mais la charge s'avère trop lourde pour les budgets publics et les projets autoroutiers sont ralentis en dépit des protestations de l'industrie des travaux publics.

Les agglomérations de Lisbonne et Porto sont enfin dotées d'autorités organisatrices pour le transport urbain, mais celles-ci n'ont pas d'autonomie financière à l'égard du Ministère des finances qui doit donner un avis pour tout engagement de dépense. Les transports urbains sont du reste en difficulté : leur trafic a baissé de près de 20 % dans les deux villes, du fait d'une tarification complexe et incohérente et d'une absence de complémentarité entre les modes.

Lisbonne expérimente, dans son centre historique, un premier quartier sans voiture, mais la question du stationnement des résidents n'est pas résolue et le trafic est repoussé vers les zones environnantes, qui s'engorgent. Les effets sur le tissu urbain ne sont pas encore saisis (doit-on craindre, par exemple, une fuite des emplois de professions libérales ?). Sur la rive sud du Tage, le chantier du métro a été lancé, pour desservir environ 200 000 personnes. L'État ne finance que l'infrastructure, tout le reste est à la charge de l'exploitant, qui a une concession de trente ans.

- Au **Royaume-Uni**, la Freight Transport Association (association qui n'a pas d'équivalent en France puisqu'elle regroupe les grands transporteurs routiers, qu'ils relèvent du compte d'autrui ou du compte propre) s'inquiète de l'élargissement, mais ses membres sont déjà bien implantés dans les PECO (à commencer par Exel, leader de la logistique). Pour ce qui est du marché national, cette association est favorable à la libre circulation des travailleurs (à la différence de ses homologues allemandes), car il y a une pénurie de conducteurs routiers que certains chiffrent à 50 000 postes de travail. Le système pourrait-il pour autant absorber sans problème une baisse des salaires ? De son côté, la Road Haulage Association (qui regroupe des PME du transport pour compte d'autrui) s'inquiète de ses pertes de parts de marché pour ce qui est du cabotage, mais les volumes de trafic en cause sont très faibles. Quoi qu'il en soit, les milieux politiques ne montrent pas d'inquiétude et n'évoquent guère ces questions.

Le péage électronique londonien, mis en place en février 2003, a fait l'objet d'une première évaluation. Le dispositif technique, délibérément très simple, a convenablement fonctionné dès le début. Les résultats montrent que le trafic reste stabilisé à un niveau inférieur à celui constaté avant l'introduction du péage (moins 15% de véhicules-kilomètres et moins 34% de voitures particulières). En un sens, le succès de réduction du trafic dépasse les prévisions puisque les recettes sont inférieures au montant attendu. Les retards sont réduits de 30% en moyenne, l'impact sur l'extérieur de la zone est très limité (1 à 2% de trafic supplémentaire), la ponctualité et la fréquence des bus se sont beaucoup améliorées. Les effets du péage sur l'activité commerciale sont plus difficiles à apprécier, car la baisse constatée du chiffre d'affaires des commerces de la zone relève d'un ensemble de facteurs, parmi lesquels la guerre en Irak et la fermeture d'une ligne de métro. La question du contrôle automatisé reste toujours posée. Actuellement 20% des conducteurs contestent leur amende (120 Euros pour un péage plein tarif de 8 Euros). Plus de la moitié des habitants du grand Londres accepte le péage et le quart se dit favorable au principe d'un élargissement, qui pourrait intervenir vers 2010.

Le gouvernement a publié un Livre blanc relatif aux aéroports, pour faire face à la demande à l'horizon 2030. Mais cette question ne relève pas seulement de l'État, qui se contente à la limite de délivrer un permis de construire à un exploitant privé. Ce rapport estime qu'aucun nouvel aéroport n'est nécessaire, ni la création d'un deuxième hub après Londres. Il suffirait d'ajouter une piste à Stansted (en 2012) et une à Heathrow (en 2015). Les opérateurs auraient souhaité que ces augmentations s'effectuent dans l'ordre inverse, mais la situation de l'environnement autour d'Heathrow est mauvaise (notamment du fait des autoroutes desservant la zone, et pas seulement des avions !) et l'on attendra donc la mise en service d'une nouvelle génération d'appareils. Le gestionnaire des aéroports (BAA) veut réduire le bruit à Heathrow en incitant les compagnies à utiliser des avions moins bruyants, plutôt qu'en réduisant le nombre de vols nocturnes. Le Livre blanc ne reprend pas les propositions souvent faites d'augmentation des charges fiscales sur le transport aérien.

Pour guider les politiques publiques, un rapport comparable à celui de M. Boiteux en France a été publié, relatif à la monétarisation des externalités. Un projet de loi prévoit de lier le montant des droits d'atterrissage aux nuisances. Le gouvernement souhaite en outre poursuivre sa politique de mise en place d'un marché des droits d'émission de gaz à effet de serre, à l'échelle européenne.

- En **Suède**, la loi planifiant les infrastructures 2004-2015 a été adoptée. Sur cette base les régions administratives ainsi que les administrations nationales des routes et du rail ont élaboré leurs plans pour cette même période. À partir de ces documents, les négociations entre les partis politiques ont abouti à un accord voté par le

Parlement et portant sur un montant total d'investissement de 40 milliards d'Euros, à accomplir d'ici 2015. Il se ventile en 24 milliards pour la route (travaux neufs et entretien), 10 pour le fer (travaux neufs et entretien), 4 pour les régions et 1 pour la sécurité. On note le choix d'un développement des transports domicile-travail, de l'amélioration des communications entre métropoles, de l'augmentation du transport ferré de marchandises et la recherche d'une "société plus efficace".

En matière de transports publics, deux rapports au gouvernement préparent une loi. Pour améliorer les transports urbains, ils préconisent un rapprochement de la planification urbaine et de la planification des transports (à la manière des SCOT et des PDU en France). Il conviendrait aussi d'améliorer l'offre de transport en fonction des souhaits de la clientèle.

Pour les chemins de fer, le rapport est plus controversé: comment prendre en compte l'intérêt des usagers, la concurrence et la réglementation communautaire ? Le fer a une part de marché de l'ordre de 15 % pour les voyageurs à longue distance, sur les liaisons entre les agglomérations. Le marché ferroviaire est ouvert à la concurrence mais certains services relèvent du service public : leur offre est garantie par la puissance publique, même si leur fourniture est confiée à un opérateur ou à un autre. Pour les autres services, le marché est ouvert à toute entreprise ferroviaire détentrice d'une licence. Le cabotage des entreprises étrangères est envisagé, sous condition de réciprocité.

Le trafic ferroviaire de fret s'opère sur des horaires fixes et pour des clients industriels. Pour augmenter le transport international, il faut disposer de sillons favorables, augmenter la vitesse et faciliter le franchissement des frontières. Green Cargo, la filiale de fret de l'opérateur historique, a lui-même comme filiale l'opérateur TGOJ qu'il pourrait vendre pour faciliter la compétition.

La sécurité routière est un thème politique sensible. Après 530 morts en 2003, l'objectif est de 270 morts en 2007, dans le cadre de la "Vision Zéro", la sécurité totale! Une loi est en préparation, prévoyant une modulation de la vitesse maximale selon les circonstances, l'obligation faite aux cyclistes de porter un casque, l'équipement des automobiles d'une "alcoo-serrure" interdisant de démarrer si une alcoolémie est décelée. Les médecins devront signaler les personnes inaptes à la conduite. Des recherches portent sur les zones de choc sur les véhicules utilitaires lourds et légers. L'aménagement des routes à 2 voies + 1 en alternance sera poursuivi.

Le péage urbain à Stockholm doit être expérimenté pendant 18 mois puis faire l'objet d'un référendum. Les ressources attendues seront affectées au transport collectif. Il s'agira d'un péage "cordon", entre 6:30 et 18:30 et en dehors du week-end. Le montant sera modulé aux heures de pointe pour ne pas saturer le boulevard périphérique. Le montant maximal sera de 8 € par jour.

Les préoccupations liées à l'élargissement concernent

principalement le transport routier de marchandises, où l'harmonisation des conditions de concurrence n'existe pas. D'ores et déjà, les grands groupes de logistique ont des filiales dans les nouveaux pays membres et bénéficient des avantages correspondants. Mais il faut aussi harmoniser les conditions de sécurité du transport aérien, ainsi que du transport maritime : le trafic maritime de pétrole avec la Russie est très important et fait courir de sérieux risques écologiques à la mer Baltique.

Enfin, les compagnies aériennes low cost sont entrées massivement en Suède, avec une offre trop abondante qui a complètement déséquilibré le marché.

- La Suisse connaît encore des difficultés avec sa compagnie aérienne nationale, désormais dénommée Swiss, avec des pertes d'environ 500 M€ pour l'année écoulée. Une nouvelle restructuration, avec 3 000 suppressions d'emplois, est annoncée. Après l'échec d'une stratégie de haut de gamme, puis de low cost, les perspectives ne sont pas claires. La société a en outre besoin de moderniser sa flotte et demande des crédits fédéraux à cette fin, demande accueillie avec réticence par le nouveau gouvernement de centre droit. En outre, les accords aériens avec l'Allemagne n'ont pas été ratifiés par le Parlement, si bien que l'Allemagne a imposé de strictes limitations qui handicapent le trafic de Zürich. L'affaire ira devant le tribunal international... Enfin, la société privée en charge du contrôle du trafic aérien, Skyguide, a été mise en cause après un accident survenu récemment et est également en difficulté.

En matière de transport routier, une nouvelle réglementation du trafic a été installée au Gothard après l'accident de 2001. Une réfection du tunnel a été effectuée et la circulation unidirectionnelle des poids lourds a été mise en place. Cette gestion du flux de camions permet d'écouler un trafic égal au trafic avant l'accident (4 000 véhicules par jour) avec des temps d'attente réduits. La redevance sur les poids lourds récemment instaurée a déjà rapporté 500 M€, affectés aux investissements pour la nouvelle traversée alpine ferroviaire, qui doit être opérationnelle en 2007, tandis que la part de cette recette affectée au transport collectif urbain diminue. Le trafic transalpin de camions s'est élevé à 1,3 million de véhicules pour l'année 2003, soit une diminution de 8 % par rapport à l'année précédente.

Pour développer le réseau ferré, le Parlement avait demandé un meilleur branchement de Genève et Lausanne sur le TGV français, avec des crédits votés dès 1998. Les régions alémaniques ont fait en 2003 une demande analogue pour un branchement sur l'ICE allemand, qui pourra s'effectuer en deux étapes. Les travaux pour les nouvelles percées alpines s'avèrent plus coûteux que prévu, de nouveaux crédits ont été demandés au Parlement, qui a du mal à dégager des budgets supplémentaires.

Pour mieux protéger l'environnement, la loi sur le CO2 prévoit de diminuer de 8 % les émissions à partir des car-

burants d'ici 2010. Le débat n'est pas encore tranché des mesures à prendre pour y parvenir. Les engagements volontaires des acteurs y suffiront-ils, ou faudra-t-il jouer sur les mécanismes de marché en renchérissant les carburants ? Dans cette dernière hypothèse, la recette correspondante serait affectée, comme cela fut fait naguère en Allemagne, à l'allègement des charges sociales pour dynamiser l'emploi.

Enfin, une votation a récemment porté sur la proposition "Avanti" consistant à renforcer l'équipement autoroutier du pays, avec un programme de 20 milliards d'Euros. Le projet a été repoussé par 62 % des voix.

Quant au thème de l'élargissement de l'Union européenne, il ne suscite pas de débat particulier en Suisse.

*

Synthèse établie à partir des contributions de Mme Horn (Université technique de Dresde), MM. Beuthe (Facultés Universitaires catholiques de Mons), Gimenez i Capdevila (Institut d'études territoriales de Barcelone), Beyer (Université Louis Pasteur Strasbourg), Kapros (Université de la mer Egée), Bologna (Progetrasporti), Mme Nikitsenka (Université Paris 12), M. Nunes da Silva (CESUR de Lisbonne), Mme Burnbam (Middlesex University), MM. Carstam (B Consoy), Chevroulet (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne).

Les entreprises de transport routier de marchandises en Europe en 2002 (Etude DAEI/SES)

Les principaux résultats d'une récente étude sur les entreprises de TRM en Europe ont été présentés à l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe par Yves Robin, Chef du Service Economique et Statistique du Ministère chargé des transports en France.

Le transport routier de marchandises en Europe reste encore trop mal connu, alors qu'il assure la grande majorité des transports terrestres. La Commission a poussé les Etats membres à un règlement leur faisant obligation de produire des "statistiques structurelles d'entreprises" couvrant tous les secteurs économiques, dont le transport. Le module de transport reste relativement simple, mais les premiers résultats de cet effort nouveau sont maintenant disponibles.

À ces dispositions générales s'ajoutent divers actes réglementaires contribuant, en matière statistique, à la mise

en œuvre de la politique commune des transports. C'est la solution du règlement qui a été retenue, c'est à dire de dispositions d'application directe (à la différence des directives, qui permettent des transpositions plus ou moins nuancées par les Etats). Elles concernent tous les modes de transport pour le fret, et tous les modes sauf la route pour les voyageurs. L'unité saisie est le trajet isolé, on ne connaît donc pas l'organisation des chaînes de transport de bout en bout.

Pour ce qui concerne le transport routier de marchandises, les données recueillies en 2002 sur l'UE des 15 (sans la Grèce et avec la Norvège) portent sur :

l'importance des divers pavillons

Pavillons	Année 2002				Evolution 2000 - 2002
	Transport national		Transport international		nat et internat
	Tonnes (en millions)	Tonnes-km (en milliards)	Tonnes (en millions)	Tonnes-km (en milliards)	Tonnes-km en %
Autriche	246	12	40	25	16,1
Belgique	301	24	91	34	0,9
Allemagne	2 769	216	122	60	1,6
Danemark	194	11	15	11	-6,3
Espagne	1 710	129	51	55	24,1
Finlande	414	28	6	4	0
France	1 967	170	70	35	0,2
Irlande	211	11	13	4	16,3
Italie	1 217	160	37	33	4,3
Luxembourg	27	1	25	9	21,1
Pays-Bas	447	30	122	47	-2,8
Norvège	212	11	4	3	3
Portugal	112	8	12	14	15,4
Suède	321	28	7	5	2,8
Royaume Uni	1 671	189	21	13	-2,5
Total	11 819	1 028	634	351	4,1

Source : DAEI/SES (enquêtes TRM française et européennes)

Les proportions respectives de transport intérieur et de transport international varient considérablement d'un pays à l'autre et expliquent largement à la fois la structure et la dynamique des entreprises et les orientations de la politique de chaque Etat. Les Pays-Bas et la Belgique sont à cet égard les plus extravertis, tandis que le rôle international du Royaume Uni et de la France régresse, attestant d'une perte de compétitivité de leur pavillon. Le pavillon allemand est au premier rang européen, en 2002, pour le transport national et pour l'international.

Le cabotage

10 ^e T-km	pays										
pavillon	AT	BE	DE	ES	FR	IE	IT	LU	NL	UK	Total
AT		4	193	6	10	0	188	0	1	6	412
BE	8		477	60	1 023	0	114	7	187	385	2 275
DE	206	38		160	596	0	305	5	115	124	1 757
ES	0	0	39		497	0	39	0	0	6	597
FR	0	43	121	92		0	111	0	4	156	530
IE	0	0	3	3	18		2	0	1	365	392
IT	5	1	305	148	147	0		2	4	26	650
LU	18	106	852	13	868	0	43		8	4	1 977
NL	6	255	857	23	202	0	23	0		390	1 798
UK	0	9	9	1	49	13	3	0	0		85
Total (15)	243	456	3 049	678	3 440	14	838	14	320	1 470	11 015

Source : DAEI/SES (enquêtes TRM française et européennes)

L'ouverture du cabotage (le droit d'effectuer du transport intérieur est offert à tout transporteur ressortissant à un pays de l'Union, indépendamment de sa nationalité) a marqué la différence entre les pays "caboteurs" (le Benelux) et les pays "cabotés" (Allemagne, France, Royaume Uni). La part du cabotage reste cependant limitée (0,8 % pour l'ensemble des pavillons des 15 pays étudiés).

les trafics bilatéraux de la France

Pays	Pavillon	Entrées en France 10 ^e t-km	Sorties de France 10 ^e t-km	part pavillon français
Allemagne	allemand	6 374	5 257	
	français	2 870	3 374	35%
Belgique	belge	7 041	4 940	
	français	2 695	2 313	29%
Espagne	espagnol	7 721	8 147	
	français	2 753	3 126	27%
Irlande	irlandais	153	136	
	français	13	6	6%
Italie	italien	4 666	4 533	
	français	4 184	4 296	48%
Luxembourg	luxembourgeois	335	200	
	français	175	214	42%
Pays-Bas	néerlandais	3 371	2 215	
	français	792	527	19%
Portugal	portugais	1 068	1 193	
	français	68	138	8%
Royaume-Uni	britannique	1 558	1 605	
	français	1 043	2 186	51%
Total UE14+Norv	UE14 + Norv	33 837	29 582	
	français	14 727	16 470	33%

Source : DAEI/SES (enquêtes TRM française et européennes)

Le pavillon français effectue un tiers (31,2 milliards de t-km) du transport bilatéral entre la France et les 14 pays.

Les échanges ne sont équilibrés qu'avec l'Italie et le Royaume-Uni. L'Italie (28 %) est devant l'Allemagne et la Belgique la première origine/destination du pavillon français en transport bilatéral. Le pavillon espagnol est devenu le premier pavillon européen dans les échanges bilatéraux de la France (25 % de 63,4 milliards de t-km).

les entreprises

Pays	Frais de personnel par salarié (en milliers d'euros)
Allemagne	28,7
Autriche	31
Belgique	34,3
Danemark	34,7
Espagne	19,7
Finlande	29,9
France	28,6
Italie	28,4
Luxembourg	31,5
Pays-Bas	36,4
Portugal	14,6
Suède	34,5
Royaume-Uni	29,9

La connaissance des entreprises reste limitée par l'insuffisante homogénéité des données disponibles. Quelques indicateurs tels que le montant des frais de personnel par salarié permettent déjà de noter des fortes différenciations, avec un net gradient Sud-Nord qui n'empêche pas les entreprises du Nord de se montrer les plus compétitives !

Source : DAEI/SES/Eurostat

Pour un proche avenir, on peut espérer disposer de données de flux de marchandises de région à région, ce qui permettra une meilleure compréhension du territoire européen saisi comme un système de flux.

Pour en savoir plus : « Notes de synthèse du SES n° 152 » Mars-Avril 2004 (DAEI/SES)

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 : Cbristine Aubriot

Impression : Compo Imprim