

Edito

Une fois par an, les experts de l'OPSTE présentent les «événements marquants» advenus dans leurs pays respectifs et en discutent. Dans une information surabondante, ils choisissent les éléments les plus significatifs du fait de leur importance absolue, de leur nouveauté, de leur exemplarité pour d'autres pays, etc. La réunion de 2005 a fait émerger plusieurs thèmes qui, dans des contextes et selon des modalités variées, sont à l'ordre du jour d'un bout à l'autre de l'Europe.

Face à la croissance des trafics de personnes et de biens, aux contraintes des finances publiques et aux préoccupations pour la «durabilité», la question de la planification et du financement des infrastructures futures reste une question clef des politiques de transport, nationales et communautaires. Sur quelles projections se fonder, selon quels critères apprécier l'opportunité des projets en concurrence, quels principes de financement et de tarification adopter ? Les débats portent ainsi sur la doctrine elle-même. Le financement partiel des infrastructures - routières et non routières - par les péages sur les poids lourds se diffuse dans plusieurs pays, sur le modèle de la RPLP suisse et du LKW Maut allemand, tandis que la France prend une direction inverse en privatisant ses autoroutes. Pour sa part, le péage urbain de Londres sur les voitures particulières poursuit des finalités différentes : limitation de la congestion dans la zone centrale et soutien aux transports collectifs, mais son succès pourrait faire des émules en Grande Bretagne et ailleurs (Stockholm semblant la plus avancée dans cette voie).

La prise en compte des questions d'environnement dans les politiques de transport n'est pas stabilisée et constitue un chantier actif. Maintenant que l'influence des gaz à effet de serre n'est plus mise en doute, une discussion sur l'opportunité d'une fiscalité fondée sur le carbone est ouverte dans plusieurs pays.

La réforme ferroviaire en Europe est un feuilleton fleuve... Lancée il y a 14 ans par la directive 91/440, elle n'a toujours pas porté ses fruits puisque le trafic ferroviaire stagne dans la plupart des pays, tout comme le transport intermodal rail-route. Le «troisième paquet» de directives aura-t-il des effets plus tangibles ?

Les conséquences de l'élargissement de l'Union sur le système de transport préoccupent responsables professionnels et politiques. Mais la compétitivité des pavillons nationaux et la disponibilité de main-d'œuvre ne sont pas les mêmes ici et là et motivent des ana-

lyses et des prises de position très différentes. Chaque pays a intérêt à observer cette diversité, pour en tenir compte dans sa propre réflexion.

Enfin, pour clore cette liste qui n'est ni exhaustive ni hiérarchique, les points d'entrée et de sortie du continent européen que sont les ports et aéroports connaissent, à l'heure de la mondialisation, un développement soutenu et sont souvent en concurrence à l'échelle de l'Union. Les décisions touchant ces infrastructures nodales reconfigurent les réseaux de transport pour les années à venir. La prochaine séance de l'OPSTE sera précisément consacrée aux stratégies aéroportuaires en Europe.

La dimension proprement politique de ces questions est évidente : si le transport est une activité économique, c'est aussi une question de société.

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	<i>Page</i>
<i>Edito</i>	<i>1</i>
<i>Evénements marquants</i>	<i>1</i>
<i>Les dossiers de l'Observatoire</i>	<i>7</i>

Evénements marquants

• L'activité récente de la **Commission européenne** en matière de politique et réglementation des transports est présentée par M. Rossignol. Elle touche plusieurs modes de transport.

Les discussions ont notamment porté sur les modalités d'**application des obligations de service public**, pour le transport terrestre de voyageurs dans les grandes agglomérations et de façon plus large. Le débat au Parlement n'a pas connu de suite au niveau du Conseil, si bien que la Commission va faire de nouvelles propositions de révision du règlement, prévoyant l'établissement d'un contrat de service public après mise en concurrence, mais autorisant les régies

(et notamment les nombreuses régies municipales allemandes) et excluant du champ d'application de la future réglementation le transport ferroviaire à longue distance (comme aujourd'hui en France).

Une communication sur la politique extérieure en matière de **transport aérien** a souligné que les accords de "ciel ouvert" d'État à État étaient contraires au droit communautaire et que les accords doivent être conclus par l'Union comme telle. La Commission va engager des discussions avec les États-Unis dans ce sens, au nom des 25. La discussion s'ouvrira aussi aux autres pays : Chine, Russie, etc. Un nouveau règlement établit par ailleurs les droits des passagers aériens, en cas de retard ou d'annulation de vol notamment. Ce règlement est contesté par l'IATA mais entre en application. De façon plus générale, les droits des passagers, quel que soit le mode de transport, constituent une orientation politique complémentaire de la libéralisation du marché unique. Des éléments seront prochainement avancés concernant les droits des personnes à mobilité réduite. Pour la gestion du trafic aérien, le système SESAME va être mis en place, conformément à une notion de "ciel unique". Par ailleurs, **Galileo** se confirme comme un grand projet industriel européen. Il passe à la phase opérationnelle et 30 satellites auront été mis en place en 2008.

En matière **maritime**, le "troisième paquet Erika" vise à mieux appliquer la réglementation existante, notamment en établissant la liste des ports refuges et en renforçant les pouvoirs de l'Agence maritime européenne.

L'élaboration du troisième paquet **ferroviaire** se poursuit, avec une opposition entre le Conseil et le Parlement à propos des quatre textes en préparation portant sur la libéralisation des transports internationaux de voyageurs, la qualité du transport de fret, la qualité du transport de voyageurs et sur la licence de conducteur : certains États ne voudraient conserver que les thèmes de la licence de conducteur et de la qualité du transport de voyageurs sur lesquels il y a accord, et exclure de ce paquet les deux autres thèmes, qui ne font pas l'unanimité.

L'**Eurovignette** recouvre un champ plus large que la notion usuelle de vignette, puisque son objectif est que tous les utilisateurs, de tous les modes de transport, paient le vrai coût collectif de l'usage des infrastructures qu'ils empruntent. Mais certains éléments de ces coûts, tels que le changement du climat résultant de l'émission de gaz à effet de serre, se mesurent encore mal. Pour l'heure, le principe a été retenu d'une vignette pour les poids lourds dont les recettes pourront être affectées au développement

du système de transport, y compris d'autres modes que la route. C'est ce qui a déjà été adopté en Suisse avec la RPLP. Le Conseil est réticent à l'égard de ce dispositif, le Parlement lui est favorable, on recherche un compromis entre les États.

La **révision du Livre blanc** de 2001, établi à l'horizon 2010 et déjà arrivé à mi-parcours, est engagée sur la base des résultats obtenus et de nouvelles perspectives.

De manière générale, les orientations du **nouveau commissaire**, M. Barrot, semblent être d'intensifier les efforts pour appliquer les décisions déjà acquises plutôt que pour lancer des projets nouveaux.

- Le péage routier pour les poids lourds en **Allemagne** (LKW Maut) fonctionne enfin de façon satisfaisante. Il touche tous les véhicules de plus de 12 t, avec un tarif moyen de 12,4 c€ par km tenant compte de la charge à l'essieu et du degré de pollution du véhicule. Le système est désormais bien accepté. Le Ministère des transports envisage maintenant d'introduire une modulation du péage en fonction de l'intensité de la demande, selon les heures.

L'intégrateur **DHL**, filiale de la Deutsche Post, a décidé d'implanter son nouveau *hub* à Leipzig, le hub de Bruxelles étant bloqué dans son développement du fait du bruit nocturne des avions. Leipzig est ouvert "H24" et la construction d'une deuxième piste y a été autorisée. Le site a une bonne desserte routière et ferroviaire et est au cœur d'un vaste bassin de main d'œuvre, dans un des "nouveaux Länder" prioritaires pour les politiques d'aménagement du territoire en Allemagne. Il a été préféré au site français concurrent de Vatry, à 150 km de Paris.

Le PDG de la **DB** souhaiterait une entrée en Bourse de la compagnie ferroviaire en 2006. Cette privatisation, au moins partielle, concernera-t-elle aussi les infrastructures ? Les résultats de l'entreprise sont positifs, après une hausse des tarifs et une modération des investissements. Toutefois, le trafic régional et le fret ne sont pas en bonne situation.

Le Ministère de l'environnement avait présenté un plan pour les **ports** à l'horizon 2010-2020, pour désigner un port en eau profonde capable de servir de pivot au dispositif portuaire allemand. Une localisation près de Wilhelmshaven, permettant une desserte fluviale de l'hinterland, avait été envisagée. Après discussion avec le Ministère des transports, on s'orienterait plutôt vers une organisation moins focalisée sur un site unique.

Quant aux conséquences de l'**élargissement** récent de l'Union, une étude montre une augmentation des transports transfrontaliers et surtout du nombre de camions en provenance des nouveaux membres et même extérieurs à l'Union, avec une concentration sur les passages principaux (alors qu'auparavant le choix du passage s'opérait en fonction du temps d'attente à la douane et non de la longueur de l'itinéraire).

- En **Espagne**, le gouvernement a adopté le **plan stratégique des infrastructures** de transport, à l'horizon 2020 et révisable tous les 4 ans. Il prévoit 241 milliards d'Euros d'investissements (!), dont 48 % pour le chemin de fer. Les objectifs avancés sont le développement économique, la cohésion territoriale, la sécurité et enfin la mobilité durable.

Le réseau routier à "haute capacité" (de caractéristiques rapides ou autoroutières) doit passer de 9 000 à 15 000 km, l'objectif étant que 94 % de la population réside à moins de 30 km d'un accès au réseau et que tous les chefs-lieux de province soient desservis. En matière ferroviaire, l'expression est d'un réseau à "haute prestation", les principes retenus étant la mixité du fret et du voyage (à l'inverse des lignes à haute vitesse construites ces dernières années) et l'écartement UIC. Ce réseau doit passer de 1 000 à 10 000 km, 90 % de la population étant alors à moins de 50 km d'une gare, tous les chefs lieux étant desservis. Il convient en outre de moderniser et de rendre "interopérable" l'ensemble du réseau routier et ferré existant, en y consacrant annuellement 2 % de sa valeur patrimoniale. Quant à la forme du réseau, il faut dépasser son caractère radial historique en créant des liaisons transversales et supprimer les goulots d'étranglement.

Pour promouvoir l'intermodalité, le plan préconise pour le transport de voyageurs l'intégration des horaires et des tarifs et la construction de gares intermodales, pour le fret la construction de plates-formes, notamment dans les ports. Il convient en outre d'améliorer la perméabilité des frontières. La politique espagnole consiste enfin à soutenir les orientations des directives européennes favorables au développement durable, à la réduction de l'émission de polluants et de gaz carbonique.

La démarche d'approbation de ce plan se décompose en une phase de négociations avec les autonomies et les agents économiques, un débat public et des enquêtes, enfin l'élaboration d'un dernier document par le gouvernement, à soumettre au Parlement. Le financement des investissements devrait se répartir

entre l'État pour 60 % (y compris l'apport des fonds européens) et les PPP pour 40 %. La participation de l'État serait particulièrement forte pour les routes et plus encore les chemins de fer, les PPP se concentrant sur les ports et les aéroports.

Les critiques à ce projet ambitieux portent sur la capacité à le financer, surtout avec la diminution prochaine des contributions européennes, sur le manque de mesures touchant la gestion de la demande (la seule réponse semble être l'augmentation des capacités d'infrastructure), l'absence de projet de taxe sur les poids lourds, sur les difficultés de mise en œuvre des évaluations environnementales et enfin sur la faible efficacité énergétique de ce modèle de développement (l'élasticité de la consommation d'énergie par rapport au PIB est de l'ordre de 2).

La nouvelle **loi sur le secteur ferroviaire** distingue la nouvelle RENFE, opérateur ferroviaire avec le statut d'un EPIC, et l'ADIF, gestionnaire des infrastructures : la séparation des infrastructures et des services est maintenant établie. L'État a repris à son compte la dette historique de la RENFE (5,5 G€). Conformément au premier paquet ferroviaire, le marché est progressivement ouvert à la concurrence, une licence d'opérateur sera créée en 2005 pour le transport intérieur et international de fret (d'abord sur le RTETF puis, dès 2006, sur l'ensemble du réseau), mais il ne devrait pas y avoir d'ouverture du marché des voyageurs avant 2010. Le transfert de lignes ferrées aux autonomies est envisagé. On compte déjà plusieurs candidats à la licence d'opérateur, notamment Transfesa (filiale de la SNCF et de la RENFE), Continental Rail (du groupe ACS) et Detren (de Connex et d'entreprises de BTP).

- En **France**, la **SNCF** montre un bilan positif pour 2004. Elle a réduit ses effectifs (de 3 500 sur un total de 168 000) et renforcé sa politique commerciale, qu'il s'agisse de l'offre de trains régionaux, de promotions sur les TGV, de vente sur Internet ou de développement des points de vente en ville (et pas seulement dans les gares). Le site de la SNCF est le premier site de e-commerce français par le chiffre d'affaires réalisé et le nombre de guichetiers pourrait diminuer sensiblement dans les années à venir. En outre, un accord avec les syndicats sur la prévention des conflits a été conclu pour limiter les suppressions de trains et améliorer l'information aux usagers les jours de grève.

Pour le fret, le déficit est diminué, le plan de réforme "Véron" (du nom du directeur en charge du fret)

réduit le réseau aux axes principaux, susceptibles d'économies d'échelle, tandis que les clients engendrant trop de pertes se voient proposer des hausses substantielles de tarif ou sont abandonnés. L'idée est de se concentrer sur les domaines de compétitivité et d'accepter une baisse du volume pour, dans un deuxième temps, pouvoir reprendre des parts de marché. La filiale de messagerie, le Sernam, sera prochainement vendue. Les perspectives du transport combiné rail-route ne sont pas claires et une certaine incertitude porte sur l'avenir de la filiale des chemins de fer, la CNC, qui pourrait rechercher des alliances avec des armateurs maritimes et se recentrer sur la desserte des ports.

La société publique desservant la Corse, la SNCM, est en difficulté, avec des conflits sociaux répétés. L'État recherche un partenaire privé et la situation continuera à évoluer.

La gestion des **aéroports** est touchée par la récente loi sur la décentralisation. Les petits aéroports pourraient être confiés par l'État aux collectivités locales. Les grands aéroports régionaux sont aujourd'hui concédés aux Chambres de commerce. Ils pourraient être confiés à des sociétés privées, où les chambres de commerce pourraient être présentes, pour des durées de 40 ans. L'aéroport de Paris (ADP) est un cas à part. C'est un établissement public tenu par son statut au principe de spécialité : cela entrave-t-il son expansion ? Le transformer en société anonyme lui donnerait aussi une plus grande marge de manœuvre financière. Mais l'endettement est fort, et les besoins d'investissement pour les années à venir importants (2,4 G€ d'ici à 2007).

L'augmentation du prix des carburants a posé des difficultés au secteur du transport routier de marchandises, alors que la part du pavillon français dans les échanges internationaux est en recul. Le principe de l'indexation du prix du transport au prix des carburants a été rejeté, pour préserver la liberté des contrats, un indice indicatif a toutefois été établi pour aider à la mise à jour des tarifs. On note enfin une diminution du nombre des très petites entreprises routières, les plus fragiles.

- En **Italie**, les **infrastructures** constituaient un des points forts du programme du gouvernement en place. L'accélération des réalisations devait résulter d'une réforme des procédures, avec la loi "objectif" transférant au droit privé des éléments relevant du droit administratif en matière de travaux publics, l'État confiant à un "general contractor" la réalisation des

projets d'infrastructures. La méthode d'évaluation d'impact environnemental a également été modifiée pour éviter les blocages constatés auparavant (quand chaque commune disposait pratiquement d'un droit de veto sur tout projet touchant son territoire). Par ailleurs, la société gestionnaire des infrastructures, *Infrastruttura SA*, a été constituée. Elle émet des obligations garanties par la Banque centrale. Mais ces réformes n'ont pas attiré les capitaux privés attendus. Au bout de deux ans d'exercice, un examen par la Cour des comptes a montré un grand retard dans l'engagement des investissements prévus, 8 projets sur 200 étant dans un état conforme à leur programmation. Les documents administratifs disponibles ne semblent pas suffisants pour qu'un financier extérieur puisse sans risque décider de sa participation.

La **réforme du système ferroviaire** est passée par la séparation des infrastructures (relevant désormais de *Rete Ferroviaria*) et des services (gérés par *FS Trenitalia*), même si *Rete* reste membre de la holding ferroviaire globale. Le management de l'entreprise ferroviaire a été renouvelé et a entièrement modifié l'organisation du marché. Par exemple, il a demandé une augmentation des tarifs de 20 % pour l'acheminement du fret combiné. Simultanément aux restructurations internes, l'entreprise procède à des acquisitions externes (comme *Tx Logistik*, nouvel entrant sur le marché ferroviaire allemand). Enfin, les terminaux de transport combiné de la *CEMAT* devraient être transférés à la *Rete*, y compris pour ce qui touche les manœuvres sur les chantiers. L'ouverture du marché ferroviaire devient effective, les nouveaux entrants accroissent leur activité (et notamment *Hupac* qui vient de remporter un important appel d'offres au détriment de *Trenitalia*).

Pour le **transport aérien**, *Alitalia* est en situation de quasi-faillite et le gouvernement a apporté son soutien malgré les réticences de la Commission. La mauvaise santé de l'entreprise se répercute sur les aéroports, notamment *Malpensa*.

- Le gouvernement des **Pays-Bas** a annoncé un **plan d'investissement** des 80 G€ pour les 10 prochaines années, sur la base de prévisions de croissance du trafic à l'horizon de 2020 relativement modestes : 20 % pour les voyageurs et de 40 à 80 % pour le fret. Cette somme est importante, alors que le programme ne comporte pas de grand projet (le projet de ligne à sustentation magnétique vers le Nord du pays est abandonné) et qu'un seul des 30 projets paneuropéens touche directement le territoire néerlandais. Les préoccupations d'environnement jouent un rôle crois-

sant pour l'acceptation des projets, y compris pour le simple élargissement d'une autoroute et, dans l'esprit des engagements de Kyoto, chaque dossier comprend nécessairement une étude d'impact énergétique et environnemental. On envisage de limiter la vitesse à 80 km/h sur toutes les autoroutes de la Randstadt pour diminuer le bruit, les émissions polluantes et les accidents. Cette mesure, déjà effective sur des tronçons expérimentaux, lèverait l'opposition des environnementalistes à plusieurs développements des infrastructures.

Dans le domaine aérien, les compagnies *low cost* se développent, mais les nouveaux entrants ont des difficultés ou disparaissent (Air Holland, Holland Exel). L'alliance Air France - KLM est un succès, les économies d'échelle et la complémentarité des réseaux et des marchés portent leurs fruits.

En matière routière, on sait qu'un projet de **péage** longuement étudié a naguère échoué face au lobby routier. Il revient aujourd'hui à l'ordre du jour, à travers les propositions d'un groupe de "sages" et en s'appuyant davantage sur les ressources des nouvelles technologies.

Pour le **chemin de fer**, la construction de la ligne à grande vitesse vers Amsterdam se poursuit et devait s'achever en 2007. L'exploitation de la ligne sera assurée par un opérateur relevant d'une alliance entre les chemins de fer néerlandais NS et le transporteur aérien KLM. Le transport ferré de voyageurs est en pleine réorganisation. La privatisation se met en place pour ce qui touche les transports locaux, plusieurs régies municipales sont à vendre (à Nimègue, par exemple). Restent en dehors de ce mouvement les quatre plus grandes villes du pays (Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht). Les NS conservent la régie des grands axes ferroviaires, mais des négociations sont en cours pour les lignes secondaires. L'infrastructure est du ressort de NS Net, lequel est transféré au Ministère des affaires économiques pour que le Ministère des transports ne soit pas, sur certains dossiers, juge et partie.

La construction de la **Betuwe Lijn** continue, avec de nouvelles péripéties dont s'est saisie une commission parlementaire. Le dépassement du budget initial est en effet considérable, mais il procède largement de décisions postérieures du gouvernement et du parlement, répondant aux collectivités locales, qui ont alourdi le projet en le dotant de murs de protection phonique ou en le faisant passer dans des tunnels qui ne figuraient pas dans le devis initial. L'exploitation de la ligne ne sera pas sans problème

non plus, une étude estimant qu'il faudra que les marchandises parcourent des distances d'au moins 1 000 km, à une vitesse moyenne de 80 km/h, pour couvrir les coûts. On sait que la ligne constitue un choix stratégique pour le développement du port de Rotterdam. Toutefois, les acteurs de la voie d'eau estiment que ce projet n'était pas nécessaire, et que leur mode est capable d'assurer la croissance du port en développant le trafic rhénan jusqu'à Bâle et jusqu'en Roumanie. Ils ont fait savoir qu'ils s'opposeraient à une éventuelle subvention d'exploitation de cette voie ferrée. L'ouverture de la ligne est programmée pour 2007, avec une cadence de 10 trains par heure dans chaque sens. Plusieurs candidats sont évoqués pour l'exploitation : Prorail (associant le port de Rotterdam et les NS), Towrail (relevant d'un consortium d'entreprises européennes qui se font fortes d'atteindre l'équilibre d'exploitation dès 2012), à moins que ne soit lancé un appel d'offres plus ouvert... Il est vrai que les prévisions de trafic sont comprises entre 15 et 30 Mt par an, les flux étant constitués notamment de produits énergétiques destinés aux centrales thermiques allemandes, de conteneurs et de remorques, de marchandises dangereuses, ainsi que d'autres produits d'autant plus nombreux que l'usage de la route sera dissuadé ou deviendra plus coûteux.

- Le principal événement advenu en **Pologne** est évidemment l'entrée du pays dans l'Union européenne.

L'accès est désormais libre au marché communautaire du **transport routier de marchandises**, sauf pour le cabotage qui ne sera pleinement ouvert que 3 ans plus tard. Les transporteurs polonais ont d'ores et déjà, du fait de la nouvelle situation de concurrence, augmenté leur productivité, notamment en diminuant les parcours à vide. Mais les autres pays européens redoutent de la part des nouveaux membres une concurrence inégale (du fait des différences de coût, de couverture sociale, etc.). Des coopérations se mettent en place entre entreprises, avec la venue en Pologne de firmes originaires des anciens membres de l'Union, notamment pour la logistique.

Le soutien de l'Union porte sur l'amélioration des **infrastructures**, avec un montant qui a doublé en trois ans et se monte à 3 G€. 80 km d'autoroutes ont été construits en un an, ce qui marque une accélération. L'axe Varsovie-Berlin devrait être achevé en 2008. Mais l'apport des fonds de cohésion suppose un apport complémentaire de 25 % de l'État, alors

que l'équilibre du budget est très difficile, que d'autres secteurs réclament des efforts et en particulier la santé dont la réforme a eu des résultats très mauvais, et qu'enfin la dette publique se monte déjà à 55 % du PIB.

Parmi les 30 projets des **réseaux transeuropéens (RTE)**, 3 touchent le territoire polonais : l'axe ferroviaire Gdansk-Varsovie-Brno/Bratislava-Vienne, l'autoroute Gdansk-Brno/Bratislava-Vienne et le projet "Rail Baltica" selon l'axe Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki. Ces projets sont-ils des priorités pour l'économie polonaise, plus intéressée aujourd'hui par l'accueil des investissements étrangers que par le développement des échanges transfrontaliers ? De la même façon, le soutien au transport intermodal est peut-être prématuré, car la réforme du système ferroviaire a été engagée conformément à l'acquis communautaire (séparation des infrastructures et des services, ouverture à la concurrence) mais les restructurations ne sont pas accomplies, les priorités d'infrastructures ne sont pas fixées, le résultat étant que la qualité du service n'a pas retrouvé une fiabilité suffisante.

Le ministère vient d'émettre un **document d'orientation de la politique polonaise des transports**, fondé sur des prévisions à l'horizon 2025. Quelle sera la demande de mobilité dans les années à venir ? On prévoit que, dans les 10 prochaines années, le transport routier international va poursuivre sa croissance, jusqu'à supplanter le transport ferré. Le volet financier du document semble le plus faible : quel partage des dépenses entre le budget central et celui des collectivités territoriales ? quelle part pour les PPP ? quel financement communautaire ? Manque également une liste de projets prioritaires.

En matière ferroviaire, la mise au point d'une technique de wagons à écartement variable pourrait faciliter les échanges avec la Biélorussie et l'Ukraine.

Dans le transport aérien, l'arrivée des compagnies *low cost* a contribué à la disparition d'Air Polonia. Les aéroports régionaux se montrent insuffisants pour satisfaire une demande en expansion.

- Le gouvernement du **Royaume-Uni** a publié un document d'orientation, *The Future of transport*, surtout consacré aux transports terrestres, ainsi qu'un Livre blanc sur le transport aérien et un sur le transport ferré.

The Future of Transport, publié en juillet 2004,

insiste sur la croissance du trafic routier, ce qui prépare le terrain pour l'introduction d'un péage urbain et interurbain. Il y faudra un travail de pédagogie en direction de l'opinion, en liant le péage à l'ouverture de nouvelles autoroutes et en recourant aux nouvelles technologies pour sa perception. Il n'y a pas d'inflexion notable pour ce qui touche le transport ferroviaire, avec toutefois un durcissement des conditions d'accès aux subventions. Un débat porte sur une nouvelle traversée ferroviaire de l'agglomération londonienne, que l'on ne sait comment financer (le montant est de l'ordre de 15 G€ !). De fait, ce document engage peu le gouvernement, qui s'est par ailleurs fortement impliqué dans les questions de santé et d'éducation. Sur la période passée, l'État a tenu ses promesses financières propres, mais les capitaux privés prévus en complément ne sont pas venus (d'autant que Rail Track avait été mis en faillite).

Pour ce qui touche l'actualité du **transport routier**, les organisations professionnelles de transporteurs sont satisfaites des répercussions de l'élargissement de l'Union, car elles souffrent d'une pénurie de chauffeurs britanniques avec le bas taux de chômage actuel. Le distributeur Tesco a annoncé l'embauche de 140 chauffeurs polonais. La pénurie touche aussi la conduite des autobus.

Le **péage londonien** est une réussite technique (les plaintes à l'opérateur sont peu nombreuses et en diminution), la congestion a diminué de l'ordre de 30 % du fait d'une réduction de 15 % du transit. Mais le succès dans la diminution du transit a pour conséquence une baisse des recettes. On envisage maintenant d'augmenter le tarif de 8 à 12 € pour une automobile, 10 € pour une camionnette. Les commerçants se plaignent des conséquences du système sur leur activité, à l'inverse des conclusions des auditeurs indépendants mandatés sur ce sujet. Il est question d'élargir la zone soumise à péage vers l'Ouest, de prolonger la concession de l'opérateur actuel jusqu'en 2009 et de lancer alors un nouvel appel d'offres. La réussite de Londres encourage d'autres villes britanniques à envisager un système analogue. Parmi 35 projets évoqués, celui d'Edimbourg semble le plus avancé et pourrait faire l'objet d'un referendum local. Là encore, les recettes attendues serviraient à améliorer l'offre de transport collectif.

Avec le *Livre blanc*, la discussion est en cours pour la création de nouvelles pistes dans les **aéroports** de Londres. On parle d'une piste à Stansted en 2012, puis une autre à Heathrow ou à Gatwick. Mais

divers groupes de pression s'y opposent : les compagnies installées à Heathrow et Gatwick qui ne veulent pas contribuer à la croissance de Stansted et les associations de riverains et certains élus locaux. La question est posée de la valeur juridique d'un "livre blanc".

Le Livre blanc sur le transport ferroviaire en modifie sensiblement les structures d'exploitation. On envisage de renforcer les pouvoirs directs du Ministère pour ce qui touche la stratégie de développement, le contrôle, les choix d'investissements et l'attribution des franchises d'opérateur ferroviaire. La Strategic Railway Authority serait supprimée. Le Rail Regulator verrait ses responsabilités renforcées pour la sécurité et les missions d'inspection touchant notamment les performances, la réglementation économique et le contrôle des coûts, mais il n'aurait plus compétence en matière de subventions publiques, du ressort du Ministère des finances.

- En **Suède**, la nouvelle loi sur les **infrastructures** de transport fait suite à celle de 1998 et en conserve les objectifs, tout en fixant plus clairement les étapes de sa réalisation. Les études récentes s'intéressent en particulier au transport public et aux chemins de fer sous l'angle de l'introduction de la concurrence, aux subventions, à la déréglementation (controversée) des taxis et au transport ferré et intermodal de fret, en particulier pour la desserte des ports.

Le projet de **péage urbain** à Stockholm risque d'être retardé, voire annulé. Un procès est en cours entre l'administration et IBM, à propos de système d'identification des véhicules et de perception des péages. Par ailleurs, une partie du périphérique de la ville, dont une forte part est en tunnels, a été mise en service. Dans Stockholm, la vitesse des automobiles est limitée à 30 km/h dans 90 % des rues, quelques axes rouges sont à 50 km/h.

En matière de **sécurité routière**, le nombre de morts annuels est passé sous la barre des 500, grâce à la politique des routes "1 + 2" (pour éviter les accidents frontaux sur les routes à trois voies) portant maintenant sur 12 000 km de routes, et aux ronds-points construits aux carrefours. Les décisions touchant la sécurité se prennent désormais dans un réseau institutionnel embrassant, hors toute initiative législative, les questions de l'alcool et de la drogue, de la vitesse automobile et du comportement des jeunes.

L'administration du transport aérien a été scindée en un établissement public d'une part, une société commerciale de l'autre, pour diminuer les coûts de gestion dans une perspective de déréglementation.

En zone baltique, l'attention est toujours portée sur les questions de sécurité maritime.

Enfin, la mise en place du LKW Maut allemand (péage électronique sur la circulation des poids lourds sur l'ensemble du réseau) est suivie avec attention, un système analogue est envisagé pour la Suède. Un débat est lancé sur une **taxe environnementale** : devrait-elle encourager l'utilisation de petits moteurs thermiques, ou de moteurs hybrides ? Traditionnellement, la motorisation des automobiles suédoises est puissante, tandis que General Motors envisagerait de délocaliser en Allemagne les usines Saab.

- La **Suisse** a ratifié en 2003 le protocole de Kyoto et une loi sur le gaz carbonique a été promulguée en conséquence. L'objectif est de ramener les émissions de l'année 2010 à un niveau inférieur de 4 % à celui de 1990. Pour l'heure, on en est à une diminution de 4 % pour les combustibles, mais à une hausse de 8 % pour les carburants : le problème est posé...

La **loi sur le CO₂** comporte d'abord des incitations, mais on en vient à discuter d'une taxe nouvelle à instaurer dans une deuxième étape. On envisage, parmi d'autres options, une taxe de 0,2 /l de carburant, dont le produit serait redistribué à la population en diminuant les charges salariales pour l'assurance maladie et l'assurance vieillesse. La discussion porte également sur les biocarburants (faut-il inclure 5 % d'éthanol à l'horizon 2010 ?), avec des dispositions différentes selon qu'ils seront d'origine locale ou importés.

Des débats portent également sur le **péage urbain**, qui n'est pas en vigueur en Suisse mais est régulièrement évoqué et qui pourrait faire l'objet de projets pilotes. Pour le transport urbain de personnes, la situation est floue après le rejet du referendum sur le projet Avanti, qui proposait un "paquet" mélangeant des transports collectifs urbains, une extension des autoroutes interurbaines et le percement d'un nouveau tunnel routier transalpin. On sait qu'il ne manque plus que 20 km pour que le Plan national des autoroutes soit totalement réalisé.

Le projet **Rail 2000** a maintenant abouti et a permis la mise en place d'un plan de transport fondé sur l'augmentation de l'offre de transport, le cadence-

ment horaire des trains et l'organisation des correspondances autour de 6 nœuds principaux, optimisant les temps d'attente. Il aura coûté 5 G€. Le nouveau tunnel ferroviaire du Lötschberg doit ouvrir en 2007, le Saint Gothard en 2014 ou 2016, le coût total de ces ouvrages étant supérieur à 10 G€. Enfin, la compagnie BLS a gagné des parts de marché au détriment des CFF sur le transit transalpin, du fait de son alliance avec Railion. Le marché ferroviaire s'ouvre progressivement, des prestataires proposant maintenant des conducteurs de locomotives formés. Toutefois, les CFF se portent bien et leur trafic vers l'Allemagne et vers l'Italie a considérablement augmenté, leur allié Hupac ayant remporté, sur ces destinations, un gros appel d'offres.

La compagnie aérienne Swiss a encore connu des pertes importantes, malgré la chute des effectifs de 12 000 à 7 000. On annonce l'équilibre des comptes pour 2005, mais la stratégie est hésitante...

Pour le **transport de marchandises**, le marché du colis postal à partir de 1 kg est totalement libéralisé. La Poste en détient 60 %, suivie de DHL (appartenant à la Poste allemande), DPD (appartenant à la Poste française) et UPS. Le monopole postal, maintenu pour les paquets de moins de 1 kg, pourrait être encore réduit et ne porter que sur les envois inférieurs à 100 g. Pour le transport routier de marchandises, la limite de poids total autorisé pour les poids lourds est passée à 40 t sur tout le territoire, tandis que la redevance d'usage (RPLP) augmentait de 50 % (pour atteindre 1,8 c€ par tonne-kilomètre pour un camion satisfaisant à la norme environnementale Euro 2). Il est encore trop tôt pour mesurer les effets de cette mesure. On sait par ailleurs que, sous l'influence des nouvelles taxations, le transport routier de transit évolue (dans un sens pas toujours prévu ni désiré par les responsables politiques) : les tonnes-kilomètres progressent, les véhicules-kilomètres stagnent. Ce qui montre une amélioration de l'efficacité du transport routier, y compris sous l'angle de la réduction des effets externes négatifs, mais pas un transfert modal.

*

Synthèse établie à partir des contributions de : Claude Rossignol (Commission européenne), Catharina Horn (Allemagne), Rafael Gimenez i Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Sergio Bologna (Italie), Philippe Tardieu (Pays-Bas), Jan Burnewicz (Pologne), June Burnham (Royaume-Uni), Bertil Carstam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse).

Les Dossiers de l'Observatoire

Dossier n° 7 :

« Le transport intermodal en Europe »

Ce nouveau Dossier de l'OPSTE reprend l'intégralité des contributions des experts résumées dans le précédent numéro de *Transports/Europe* consacré à ce thème et qui ont également servi à alimenter le rapport du CNT sur le Transport Combiné.

Le trafic, les opérateurs, l'analyse des réussites et des échecs, les systèmes d'aides, les perspectives sont les principaux aspects abordés dans chacun des pays suivants : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suède et Suisse. Une analyse globale et quantitative au niveau européen complète ces approches nationales.

De cette présentation se dégagent quelques conclusions :

- La plupart des pays soulignent la difficulté de quantifier avec précision le transport intermodal du fait de la pluralité des acteurs, du recensement principalement par mode des données et de l'utilisation d'unités de mesure diversifiées.

- Un peu partout, ce mode d'acheminement bute sur de réelles difficultés et a du mal à s'imposer malgré les ambitions des instances européennes. Sa justification est plus souvent socio-économique que financière.

- Le transport intermodal, qu'il marie la route à la mer, au rail ou au fleuve, ne peut être mis en œuvre dans n'importe quelles conditions et n'importe où. Il est efficace sur des axes de trafic lourd et sur de longues distances. Il bénéficie dans presque tous les pays d'une aide des pouvoirs publics.

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 ».

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*

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