

Edito

La comparaison des "événements marquants" advenus dans les pays étudiés désigne quelques thèmes de préoccupation largement partagés.

Si le système de transport est inerte dans ses évolutions structurelles, les décisions pour le modifier engagent lourdement l'avenir et doivent être envisagées dans leur dimension **prospective**. Des travaux explorent des scénarios sur la croissance du transport, son "couplage" plus ou moins fort avec la croissance économique, sa "durabilité".

Les **infrastructures** constituent toujours un élément clef des politiques de transport. Les études d'évaluation des projets sont plus souvent remises en cause et un effort porte sur l'amélioration de leurs méthodes. Les infrastructures sont en outre souvent touchées par un mouvement politique de **décentralisation**. Dans plusieurs pays, on observe aussi la **privatisation** de certains grands équipements et simultanément la constitution de groupes financiers internationaux qui se spécialisent dans cette activité.

Au plan **législatif**, la **régulation** des marchés du transport appartient désormais, pour l'essentiel, au niveau communautaire. Dans la période récente, la Commission s'est intéressée au marché du transport fluvial, à la réforme du transport aérien (avec le principe du ciel ouvert européen), au transport routier, aux services portuaires. Quant à la directive générale sur les services, elle devrait perdre la référence au droit du pays d'origine du prestataire.

La **réforme ferroviaire** semble obtenir, quinze ans après son lancement, de premiers effets. De nouveaux entrants sont désormais actifs et le chemin de fer a, sur certains segments, gagné de nouveaux trafics.

La pratique des **péages routiers** entre dans les outils de régulation du système de transport, qu'elle vise à une meilleure utilisation de l'infrastructure, une meilleure performance énergétique ou environnementale ou tout simplement à la collecte de nouvelles ressources ! Celles-ci peuvent être destinées au budget général ou affectées, en tout ou partie, à une politique des transports multimodale. Le **péage urbain** fait lui aussi l'objet d'avancées significatives.

Le **développement durable** est un des axes principaux des politiques de transport pour l'Union européenne comme pour ses États membres. La sécurité routière a connu des progrès substantiels et doit encore s'améliorer. Pour la préservation de l'environnement, l'atteinte des objectifs de Kyoto n'est pas assurée dans tous les pays. La recherche technologique, le recours à l'utilisation de nouveaux biocarburants et la régulation de la demande sont parmi les outils qui devront être simultanément mis en œuvre.

Enfin, l'**élargissement** de l'Union à dix nouveaux membres a déclenché une restructuration profonde du système de transport, en particulier sur le marché du fret routier.

Ce tour d'horizon des événements montre encore une fois le pouvoir éclairant des comparaisons internationales.

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

Les membres de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ont appris avec une grande tristesse la mort de leur collègue Philippe TARDIEU. Spécialiste renommé du bureau d'études NEA, il suivait, depuis l'origine, l'évolution des transports aux Pays Bas. Informé, compétent, d'un jugement sûr, il montrait en outre une grande disponibilité et une permanente courtoisie. Sa disparition est pour nous tous une grande perte. Les membres de l'Observatoire expriment à sa famille leurs sincères condoléances.

SOMMAIRE

	Page
Edito	1
Les événements marquants	1
Publications des experts de l'OPSTE	6
Analyses statistiques : le transport terrestre de marchandises en Europe	7

Les événements marquants

Développements de la politique européenne

En ce qui concerne la sécurité routière, la **Commission européenne** a dressé un bilan à mi-parcours de la stratégie communautaire qui vise une division par deux du nombre de morts entre 2001 et 2010 (soit un nombre de tués sur les routes ramené à 25 000 morts par an en fin de période). Des progrès sont enregistrés, avec une baisse des accidents de 17 % en 4 ans, mais insuffisants au regard des objectifs affichés puisque l'on aboutirait tendanciellement à 32 000 morts en 2010. De nouvelles mesures sont envisagées : harmonisation des poursuites pénales transfrontalières, dispositifs "anti-angles morts", etc. La révision du *Livre blanc* devrait être l'occasion de préciser ces nouvelles orientations.

Pour les **voies navigables**, l'adoption du programme Naïades poursuit la revitalisation du secteur. Ce programme d'action stratégique vise le fonctionnement des marchés du transport fluvial, une meilleure efficacité de la flotte, l'emploi et les compétences du personnel, les infrastructures et enfin le cadre institutionnel international.

En matière de **transport aérien**, le "ciel unique" progresse. CESAR, qui en est le volet technologique, est validé et permettra une meilleure interopérabilité et développera l'"excellence technologique" européenne dans la gestion des trafics aériens dans l'esprit de la stratégie de

Lisbonne. Les accords bilatéraux s'alignent sur la législation communautaire. Un accord de ciel ouvert entre les États-Unis et l'Europe a été négocié en novembre 2005 et reste à ratifier. Un accord pour le survol de la Sibérie, qui raccourcirait les parcours vers l'Asie, est en discussion. Une liste noire des compagnies aériennes proscrites a été établie. Les compétences de l'Agence européenne de sécurité aérienne seront étendues. Enfin, une réflexion est engagée sur les capacités aéroportuaires, la tarification et l'attribution des *créneaux*, dans la perspective d'un doublement du trafic d'ici à 2020.

Dans le domaine **maritime et portuaire**, le Parlement a de nouveau rejeté le projet de directive sur les services portuaires. Un débat plus large a été relancé sur l'efficacité portuaire, le financement des infrastructures, la transparence de la gestion des ports (le nouveau *Livre blanc* abordera ces questions). Par ailleurs, la Commission souhaite renforcer la sécurité maritime avec des exigences plus fortes sur les navires à risque, l'inspection des navires dans les ports, et l'établissement d'un cadre juridique sur les lieux de refuge, ou encore l'identification automatique des navires de pêche à des fins de sécurité.

Pour la **route**, la directive Eurovignette a été adoptée par le Conseil transport de mars 2006. Elle s'applique sur le RTE (réseau transeuropéen de transport) et augmente les possibilités de différenciation tarifaire ainsi que de majoration des péages dans les zones sensibles (majoration jusqu'à 25 % si ses recettes sont affectées au développement de modes alternatifs à la route). Cette nouvelle directive aborde l'internalisation des coûts externes en demandant à la Commission un document méthodologique.

En matière **ferroviaire**, la mise en œuvre du "premier paquet" montre de réels progrès d'efficacité. La part modale du fer se stabilise. Mais il y a encore beaucoup à faire : le secteur doit se doter d'instances de régulation des activités ferroviaires pleinement effectives ; des divergences notables en matière de tarification des infrastructures demeurent ; l'interopérabilité reste un chantier ouvert avec un système ERTMS qui peine à être déployé (une consultation va être lancée sur la stratégie de déploiement). Le "troisième paquet" est en discussion. Enfin, le prochain règlement sur les OSP (obligations de service public) prévoirait des contrats de service public obligatoires et renouvelables (d'une durée de 8 ans pour les bus et de 15 ans pour les trains), la possibilité de régie directe serait confirmée, ainsi que la règle de la mise en concurrence préalable (dont le transport ferroviaire pourrait être dispensé).

Compte tenu de la complexité du dossier, la révision du *Livre blanc* sur les transports a été plus longue qu'initialement annoncé. Cette révision vise à tirer les leçons des évolutions du secteur depuis 2001 (et plus largement depuis l'instauration d'une réelle politique commune des transports dans les années 1990). L'objectif est d'aligner cette politique commune sur la stratégie de Lisbonne, pour une mobilité au service d'un développement éco-

nomique "durable", approfondissant le marché intérieur, et améliorant l'efficacité des transports. Parmi les thèmes qui devraient être abordés, figurent la logistique, le développement technologique, l'amélioration de l'efficacité énergétique (un *Livre vert* sur l'énergie est par ailleurs en débat) ou encore le renouvellement des efforts portés sur la réduction de l'impact des transports sur l'environnement (en particulier en milieu urbain). La question des relations extérieures de l'Union serait également abordée, notamment par la promotion d'une présence renforcée dans les instances internationales des transports et au travers de la politique de voisinage de l'Union.

Analyse par pays

- En **Allemagne**, après bien des difficultés de lancement, le péage des poids lourds sur le réseau autoroutier, le *LKW Maut*, est en place et le bilan est positif. Le système est bien accepté, y compris aux passages en frontière, et le taux d'infraction est en chute. On commence, du coup, à réfléchir à son extension dans un premier temps aux routes nationales, puis aux voitures particulières.

Le tribunal administratif a donné son accord pour la construction d'un nouvel aéroport à Berlin, remplaçant les trois sites actuels qui ne sont plus adaptés. Il devrait ouvrir en 2011. Par ailleurs, Lufthansa est entrée dans la société gestionnaire de l'aéroport de Francfort, confirmant la fonction centrale de *hub* affectée à cette plateforme.

Après une année 2004 bénéficiaire, l'entrée en bourse de la DB est envisagée à la fin de la réforme ferroviaire. Mais les décisions ne sont pas prises sur l'avenir de la filiale en charge de l'infrastructure, DB Netz. Le trafic régional de voyageurs augmente, subventionné par les collectivités locales. Le fret pose davantage de problèmes, même si le trafic progresse. Un rapport est en préparation sur le transport intermodal.

L'élargissement de l'Union a eu des fortes répercussions sur le marché du transport allemand. Le trafic des ports maritimes du Nord du pays a crû, au détriment de Rotterdam. L'offre routière a augmenté, notamment sur les liaisons internationales où la croissance du trafic a été particulièrement vive, et les prix ont baissé. Après cette déstabilisation, la perspective de la libéralisation complète du cabotage à l'expiration de l'actuelle période de transition inquiète les professionnels, sauf ceux qui se sont déjà implantés dans les nouveaux pays membres ou y ont conclu des alliances avec des transporteurs locaux.

- L'actualité en **Belgique** est marquée par la création de nouvelles installations portuaires à Anvers, capables d'un trafic de 6 millions de conteurs (EVP) par an.

Les aéroports secondaires se développent sur des "niches" de marché, Liège avec l'intégrateur TNT, Charleroi avec la compagnie *low cost* Ryanair (après un accord avec la

Commission réglant la question des subventions versées par les collectivités locales). L'aéroport de Bruxelles, Zaventem, cherche une solution au problème de bruit (qui a motivé le prochain départ de DHL), un nouveau plan d'atterrissage et de décollage est à l'étude. Parmi les compagnies, SN Brussels va fusionner avec Virgin.

En matière routière, on songe à limiter à 80 km / h la vitesse des poids lourds.

Le chemin de fer continue d'augmenter son trafic de voyageurs, sous l'effet de la congestion routière mais aussi de fortes subventions à destination de certains usagers (notamment les fonctionnaires fédéraux !). La construction de la LGV vers l'Allemagne ne va pas sans problème (on parle d'un tunnel avec une circulation en alternat, qui constituerait un fâcheux goulot d'étranglement). Le feuillet du Rhin d'acier continue, les négociations se prolongent sans échéance prévisible...

Enfin, un effort est fait, des deux côtés de la frontière, pour améliorer les liaisons fluviales avec la France. Le projet de canal Seine - Escaut, d'une capacité de 3 000 t, voire de 4 400 t du côté français, a une dimension européenne.

- En **Espagne**, le groupe Abertis est le résultat de plusieurs fusions. Présent dans le secteur de la gestion d'autoroutes, il s'intéresse à d'autres types d'équipement et affiche une ambition européenne et mondiale dans le domaine de la mobilité et de la communication. En 2005, il a acquis TBI, gestionnaire d'aéroports au Royaume Uni et aux États-Unis, et en 2006 une participation substantielle dans la société française d'autoroutes SANEF. Il gère actuellement 3 300 km d'autoroutes, et la moitié de son chiffre d'affaires est hors d'Espagne. Le rapprochement annoncé avec l'italien Autostrade créerait un groupe de 20 000 salariés, gérant 6 700 km d'autoroutes, avec le siège à Barcelone.

La réforme de plusieurs statuts d'autonomie engagée par le gouvernement est une véritable évolution des institutions, mais elle touche aussi à l'autonomie fiscale et aurait des répercussions sur la gestion des transports (avec une redéfinition de la répartition des compétences entre l'État central et les communautés autonomes). La politique des transports devrait respecter le principe de durabilité, inscrit dans la loi fondamentale. La répartition des compétences pour la gestion des infrastructures, notamment routières et autoroutières, se fonderait sur la territorialité et sur l'intérêt général national, mais en ménageant une gestion unitaire des réseaux. La question de l'attribution des ports et aéroports n'est pas encore tranchée, mais reste l'un des enjeux majeurs de la politique territoriale.

Enfin, l'effort d'équipement se poursuit, dans les diverses régions du pays : inauguration du terminal géant T4 à l'aéroport de Madrid, travaux engagés sur plusieurs lignes pour la grande vitesse (entre Lleida, Barcelone et Perpignan, tunnels de Guadarrama entre Madrid et Valladolid, accès à Malaga, le "Y basque" arrêté par les

gouvernements central et basque entre Vitoria-Gasteiz, Bilbao et la frontière française).

- La **Finlande**, présidant l'Union pendant l'année 2006, compte mettre le thème de la logistique à l'ordre du jour, en tant que composante de la compétitivité mondiale des pays européens, les pays périphériques méritant une réflexion particulière.

Dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport, elle renforce ses liens avec l'Allemagne par le cabotage maritime (au titre des "autoroutes de la mer" soutenues par des financements communautaires).

Les échanges avec la Russie demeurent un problème préoccupant, en termes de sécurité maritime, tandis que le pays a maintenu les restrictions transitoires au droit de cabotage routier des nouveaux pays membres de l'Union.

Pour diminuer la dépendance à l'égard du pétrole, il a été décidé que le carburant automobile devrait comporter au moins 25 % de "carburant vert".

Enfin, alors que les taux d'accidents sont parmi les plus bas, l'effort se poursuit pour améliorer la sécurité automobile. Les routes à deux voies (1 + 1) sont désormais dotées de barrière, tandis que les routes à possibilité de doubler en alternance (2 +1) ont remplacé les routes traditionnelles à trois voies. Une "alcoo-serrure", empêchant le démarrage d'un véhicule si le conducteur a dépassé un certain seuil d'alcoolémie, sera obligatoire sur les poids lourds et les véhicules de transport collectif, le permis à points sera instauré, la vitesse maximale réduite.

- L'État procède, en **France**, à un désengagement avec la remise d'une large part du réseau des routes nationales, des ports et des aéroports aux collectivités locales et avec la privatisation des sociétés gestionnaires d'autoroutes. Quelles seront les compensations financières à ces transferts ? Les collectivités redoutent d'avoir à prendre en charge de nouvelles dépenses (comme, jadis, quand les Régions avaient reçu la responsabilité des lycées ou celle du transport ferroviaire régional de passagers). La désignation du bon niveau d'institution à même de gérer ces équipements n'est pas encore arrêtée pour les ports et aéroports (région, département, commune ou regroupement de communes selon les cas).

Dans le domaine des infrastructures, on observe l'arrivée de groupes d'investisseurs nouveaux, notamment de groupes espagnols liés au secteur des travaux publics, également actifs dans d'autres pays européens.

L'industrie aéronautique connaît des difficultés, EADS (qui fabrique les Airbus) perd des parts de marché devant Boeing, certains actionnaires se désengagent, le rapprochement avec Talès n'a pas abouti, etc.

Le marché du transport ferré de fret est désormais ouvert à de nouveaux opérateurs. Des licences ont été accor-

dées à EWS, Véolia Transport, Rail 4 Chem, Europorte 2. Le sidérurgiste Arcelor, premier chargeur de la SNCF s'est rapproché des chemins de fer luxembourgeois pour lancer sa propre entreprise ferroviaire. Le vieillissement de l'infrastructure ferroviaire, révélé par un récent audit, a justifié la mise en place d'un plan de financement pour la modernisation de la "partie utile" du réseau, le reste pouvant être transféré aux collectivités locales.

La hausse des prix du pétrole légitime le développement de véhicules hybrides et la production de davantage de biocarburants.

Les nouvelles installations du Havre, Port 2000, ont été inaugurées, un accord sur la manutention a été trouvé avec la main d'œuvre portuaire et pourrait s'étendre aux autres ports français. L'armement Maersk va ainsi être en mesure de s'implanter en propre au Havre.

Enfin, des études et débats portent sur l'opportunité de deux projets majeurs d'infrastructures de dimension européenne : la liaison fluviale Seine - Escaut et la liaison ferroviaire Lyon - Turin.

- Après les Jeux Olympiques, la politique des transports en **Grèce** marque une pause : il faut digérer les investissements accomplis.

Le nouveau gouvernement entendait réformer l'État et marquer ses distances avec certains groupes engagés dans la construction d'infrastructures. Mais l'inertie et la bureaucratie font obstacle à une évolution radicale, d'autant que l'économie nationale dépend fortement de l'activité du bâtiment.

La politique d'infrastructures s'efforce d'affecter les projets à venir ailleurs que dans la région d'Athènes, qui a bénéficié des plus gros investissements dans la période récente. Un métro va être construit à Salonique. Deux projets d'axes autoroutiers sont déjà lancés, alors que les autres projets ne sont guère rentables pour un concessionnaire. En revanche, il n'y a pas de financement pour les plates-formes logistiques, ni pour les ports et aéroports.

Quant à Olympic Airways, la compagnie continue de décliner malgré la bonne santé du tourisme.

- Dans le nouveau gouvernement de l'**Italie**, la gestion des infrastructures et des transports a été à nouveau séparée, tandis que le ministère du Développement a compétence sur les sociétés publiques (FS, Alitalia).

La gestion des autoroutes a été confiée à un groupe privé dont la majorité appartient au groupe Benetton et qui gèrera désormais 61 % du réseau national à péage. Le projet de fusion avec l'espagnol Abertis a été accepté par la majorité des actionnaires mais le gouvernement italien vient d'y émettre un avis défavorable, au motif qu'elle établirait un conflit d'intérêt dans un groupe ayant pour

finalité la gestion d'infrastructures mais dont un actionnaire important est une entreprise de travaux publics. L'affaire n'est pas close.

Le précédent gouvernement avait mis à son programme le lancement de grands travaux d'infrastructures, s'appuyant sur une "loi objectif" censée débloquer le système par la désignation d'un *general contractor* en charge aussi bien de la construction que de la gestion ultérieure des ouvrages. Ce dispositif aurait dû concerner une autoroute entre Florence et Bologne réservée aux poids lourds, la liaison ferrée Lyon - Turin, le grand projet du pont de Messine. Mais il a buté sur la faiblesse capitalistique des entreprises italiennes de BTP. Certains chantiers sont lancés, mais leur poursuite n'est pas assurée.

La crise du management des sociétés publiques, FS et Alitalia, est un autre dossier urgent. Les Régions menacent de ne pas payer les services ferroviaires du fait de leur trop mauvaise qualité, le fret est déficitaire, etc.

Lancées par le gouvernement Berlusconi, une loi engageant la responsabilité des chargeurs dans le respect de la réglementation sur le transport routier et une loi sur le permis à points ont montré des effets positifs.

Dans les ports, la confusion qui règne quant à la désignation des présidents des autorités portuaires pèse sur l'efficacité. Le *range* méditerranéen recule face au *range* Nord, et Gioia Tauro ne connaît pas la croissance d'Algesiras.

Les organisations d'entrepreneurs des transports connaissent elles aussi des difficultés. La Confetra réunit principalement des entreprises de messagerie et des transitaires, tandis que Fedetrasporto, membre de la Cofindustria, désigne la logistique comme la question centrale de la politique des transports, qui ne se réduit donc pas aux infrastructures. La logistique intéresse aussi le ministère de l'Industrie.

Enfin, Mme de Loyola, en charge du suivi du dossier Lyon - Turin pour la Commission, a annoncé le report du projet de quatre ans, pour calmer les conflits et reprendre l'examen au fond. L'attitude du nouveau gouvernement sur ce dossier est encore incertaine.

- Aux **Pays Bas**, le projet de privatisation de Schiphol est abandonné, au moins jusqu'aux élections municipales d'Amsterdam. Le trafic continue d'augmenter par effet de *hub*, des négociations sont engagées avec les riverains pour en limiter les nuisances en diminuant le nombre d'avions bruyants par une augmentation des tarifs.

Le port de Rotterdam enregistre de bons résultats. Après sa réorganisation, l'accent est mis sur les capacités de réaction à court terme. La cellule de stratégie a même été supprimée, ainsi que les prévisions à long terme ! Rotterdam, port commercial, est en effet, plus que ses concurrents Anvers et Hambourg qui sont des ports industriels, sensible à la conjoncture.

En matière de fret routier, une concertation porte sur les prix et sur les contrats entre transporteurs et chargeurs, pour mieux intégrer les changements de prix de l'énergie.

Un nouveau schéma de desserte ferroviaire régionale, le "Randstat Rail" intégré, a pour but d'installer un nouveau tramway rapide à gabarit ferroviaire intégrant métro, fer et tram. Le réseau d'infrastructures sera immobilisé pendant les trois mois d'été et provisoirement remplacé par des bus.

Du côté des investissements dans le chemin de fer, le projet de train rapide à sustentation magnétique, le Maglev, est abandonné. La LGV vers Amsterdam sera bientôt terminée (mais la fourniture du matériel roulant, intégrant le système de sécurité européen, sera en retard). La Betuwe Lijn, dédiée au fret, entrera en service en 2007. Elle fera l'objet d'une concession privée, mais on ne s'attend pas à ce qu'elle atteigne son équilibre financier d'exploitation. Un débat est lancé sur la sortie de crise : faut-il doubler le péage prévu sur cette ligne ? sur tout le réseau néerlandais ? le port de Rotterdam, qui devait en être renforcé, risque-t-il d'en souffrir ? vaut-il mieux une subvention ? Cette situation est très différente de celle que les études préalables à long terme avaient annoncée (il est vrai que les travaux ont coûté presque cinq fois plus cher que prévu).

Enfin, des travaux de prospective des transports, à horizon 2040, sont en cours. Ils prévoiraient une coupure aux alentours de 2020, avec éventuellement un découplage entre croissance économique et croissance des transports.

- En **Pologne**, le nouveau gouvernement a réparti les transports entre les infrastructures et le bâtiment, le transport proprement dit et enfin l'économie maritime, dans le découpage des ministères. Ses choix stratégiques ne sont pas arrêtés, alors que le précédent gouvernement a publié un document traitant des transports à l'horizon 2025, mais à l'issue de son mandat !

Le marché du fret ne connaît pas de "découplage" par rapport à la croissance économique : celle-ci est de 4 % par an, celle-là de 8 %. Même le chemin de fer connaît une augmentation de son trafic. On ne constate pas, pourtant, d'augmentation forte des échanges avec le reste de l'Union européenne. La valeur des marchandises échangées augmente, pas leur tonnage.

Le chemin de fer joue encore un rôle important dans le système de fret (avec 34 % des t.km). Il connaît la fin du monopole de l'opérateur historique, le PKP. On compte aujourd'hui 77 entreprises pour le transport de fret, le transport de voyageurs et la location de locomotives. Les nouveaux opérateurs charrient un tonnage de fret important, mais sur de courtes distances (9 % des t.km pour 30 % des tonnes). Un plan directeur a été établi, visant à améliorer la qualité de service du transport de personnes, très insuffisante face à la concurrence de l'automobile et de l'avion (développé par les compagnies *low cost*, qui ont notamment pour marché les nombreux Polonais travaillant dans d'autres pays européens).

Dans les fonds communautaires, 7 % devraient revenir à la Pologne pour l'amélioration des infrastructures et le développement économique. Les réseaux transeuropéens relèvent des fonds de cohésion, pour les liaisons internationales, tandis que les projets locaux relèvent des fonds régionaux.

La Pologne a enfin des relations de transport intenses avec la Russie et l'Ukraine, dont les dimensions géopolitiques ne sont pas absentes : on note les tensions liées au projet de gazoduc entre la Russie et l'Allemagne, évitant la Pologne et jugé dangereux pour l'environnement, et au projet d'oléoduc ukrainien visant à éviter la Russie.

- On observe au **Royaume Uni**, comme dans d'autres pays d'Europe, l'entrée de grands groupes d'investisseurs internationaux dans l'achat ou dans la concession de gestion d'infrastructures et équipements de transport. Dans le domaine des aéroports, le groupe espagnol Ferrovial a acheté BAA (British Airports Authority), en association avec l'australien Macquarie et l'américain Goldman Sachs, au terme d'une OPA. Pour autant, un doute subsiste quant à la capacité de ce groupe de faire face aux investissements qu'appellera la croissance prévisible du trafic aérien (BAA avait 8 milliards d'euros de dettes, et les besoins en investissements seraient de 15 milliards). L'État ne dispose plus de capacité de contrôle (pas de *golden share*), mais le régulateur de la CAA peut intervenir si les charges d'atterrissage ne répondent pas aux critères de la concurrence européenne.

De même, en matière de ports maritimes, la vente de P&O Ports s'est conclue au bénéfice de DP World (le fonds d'investissement de Dubaï), qui était en concurrence avec PSA (le port de Singapour). Les autorités américaines se sont opposées à ce que des ports de leur pays soient contrôlés par des "capitains arabes" et un arrangement a été conclu. On parle d'une possible prise de contrôle de l'Associated British Ports (ABP) par un pool animé par Goldman Sachs. Les infrastructures de transport deviennent ainsi un objet financier prisé des fonds de pension.

Dans le domaine ferroviaire, une OPA a été lancée sur la société concessionnaire de la nouvelle ligne de TGV desservant Londres, London Continental Railways, dont les dettes s'élèvent à 8 milliards d'euros. Ici encore, on retrouve l'américain Goldman Sachs. Le régulateur du chemin de fer a montré son indépendance à l'égard du gouvernement en ouvrant l'accès à deux nouveaux entrants contrairement à l'avis défavorable du ministère et d'un grand opérateur. Ce dernier a perdu des parts de marché et risque de ne pas être en mesure de payer son dû à l'État.

- Le projet de loi "Transport moderne", en **Suède**, est sorti en mars 2006 et est l'aboutissement de plusieurs études préalables. Il est largement la continuation des politiques passées, mais avec un accent plus fort sur l'environnement et sur la coordination entre transport et développement régional.

La réforme ferroviaire introduit la concurrence sur plusieurs marchés (les trains de nuit, les charters, etc.), mais les liaisons interrégionales continuent à être assurées par les SJ, pour ne pas déstabiliser l'opérateur historique. Chaque région est tenue d'élaborer un plan stratégique des déplacements, tandis que les passagers voient leurs droits élargis (une compensation leur sera versée en cas de retard) et que l'on souhaite renforcer la sécurité des transports scolaires.

La sécurité routière est toujours un thème d'actualité. L'accent porte actuellement sur la répression de l'alcoolémie, la mise en place de caméras de contrôle, le durcissement de la répression pénale.

En matière d'infrastructures, la construction du périphérique Nord de Stockholm est actuellement le projet le plus important avec un projet de desserte ferrée souterraine et sous-marine du centre ville et la rocade Ouest. Une étude de l'ensemble des aéroports a été lancée, elle préconiserait la suppression des subventions aux aéroports non publics accessibles par chemin de fer en moins de deux heures de Stockholm.

Un péage généralisé (taxe kilométrique) sur les poids lourds est envisagé. Le péage urbain à Stockholm a été mis en place de janvier à juillet 2006. En septembre, les habitants de Stockholm ont voté en faveur du péage alors que quatorze communes périphériques se sont prononcées contre. La nouvelle municipalité de Stockholm, soucieuse de respecter le vote de ses habitants, a considéré que cette question relevait du gouvernement. Ce dernier a chargé l'ancien maire de Stockholm de négocier des solutions au problème de trafic à long terme. La circulation automobile a diminué de 22 % par rapport à l'année précédente, l'usage des transports collectifs a augmenté de plus de 4 %. Le bilan en terme d'environnement et de sécurité est favorable.

- Les crédits pour achever le schéma national autoroutier de la Suisse ont été alloués (un milliard d'euros pour 10 km de chaussée nouvelle).

Le péage routier généralisé pour les poids lourds (la RPLP) représenterait environ 6,4 % du coût du transport.

Signataire des accords de Kyoto, la Suisse n'est pas encore en mesure de respecter ses engagements (une diminution de 10 % des émissions de gaz à effet de serre en 2005 par rapport au niveau de 1990). On envisage de durcir la réglementation.

En matière de sécurité routière, l'effort porte sur l'alcoolémie, avec une baisse d'un tiers des accidents graves. Le tachygraphe électronique devrait aider au respect des temps de conduite des poids lourds. L'Office fédéral des routes a introduit une formation obligatoire pour les chauffeurs et entend clarifier la répartition des responsabilités quant aux lois sur la circulation. Toutes ces mesures sont "Eurocompatibles".

La clarification des compétences devrait aussi porter sur les infrastructures, pour une meilleure coordination en milieu urbain et pour l'amélioration de la sécurité, la prise en compte de l'environnement et la baisse des coûts. Le réseau de base national relèverait de l'État fédéral, le réseau complémentaire des cantons.

Le deuxième projet de réforme de l'entreprise ferroviaire historique, les CFF, a été rejeté par le Parlement et devra être revu. Un plan d'amélioration globale du réseau a été établi, dont une bonne part irait à la région de Zürich (qui groupe le sixième de la population de la confédération et par où passe l'axe de transit Nord-Sud). Le redressement financier de l'entreprise n'est pas acquis (les bénéfices de 2004 incluent les subventions et la branche fret est déficitaire malgré la croissance du transit). Un gros effort d'investissement sera consacré au raccord aux pays proches (TGV français, ICE allemand, haute vitesse italienne). Un accord a été conclu avec la SNCF pour la desserte de Rotterdam.

La société aérienne Swiss va être, comme on pouvait s'y attendre, absorbée par Lufthansa.

Enfin, les nouvelles traversées ferroviaires alpines (NLFA) avancent à des rythmes différents. Le Lötschberg devrait ouvrir en 2007, tandis que l'ouverture du Gothard est repoussée à 2017 (du fait d'un litige sur l'attribution d'un marché).

*

Synthèse établie par Michel Savy et Christine Aubriot à partir des contributions de : Christophe Deblanc (Commission européenne), Catharina Horn (Allemagne), Michel Beuthe (Belgique), Rafael Gimenez i Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Séraphin Kapros (Grèce), Sergio Bologna (Italie), Philippe Tardieu (Pays-Bas), Jan Burnewicz (Pologne), June Burnbam (Royaume-Uni), Bertil Carstam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse).

Publications des membres de l'OPSTE

SAVY, Michel, *Le transport de marchandises, Paris Eyrolles-Les Editions d'organisation, 2006*

Si le transport de voyageurs ou la logistique font l'objet de nombreuses publications, les références sont rares en ce qui concerne le transport de marchandises. Cet ouvrage présente le transport de fret comme un système global, à partir de son noyau technico-économique, le processus de transport. Il analyse ensuite le jeu des multiples acteurs privés et publics et leur interaction. Utilisant largement les travaux de l'OPSTE, il développe un point de vue européen et international. Il conclut sur les perspectives et les enjeux professionnels et politiques du long terme.

Analyses Statistiques

Le transport terrestre de marchandises en Europe : de l'UE des 15 à l'UE des 25

• Volume de transport

Evolution du volume de transport terrestre intérieur de marchandises dans les 15 pays de l'UE

En milliards de t.km	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Route	489	720	976	1123	1321	1346	1376	1376	1460
Rail	282	290	255	222	249	242	240	241	254
Voies navigables	103	106	107	115	127	126	125	116	126
Oléoducs	64	85	70	80	86	87	86	87	88
Total	938	1201	1408	1540	1783	1801	1827	1820	1928

Source : DGET - Eurostat

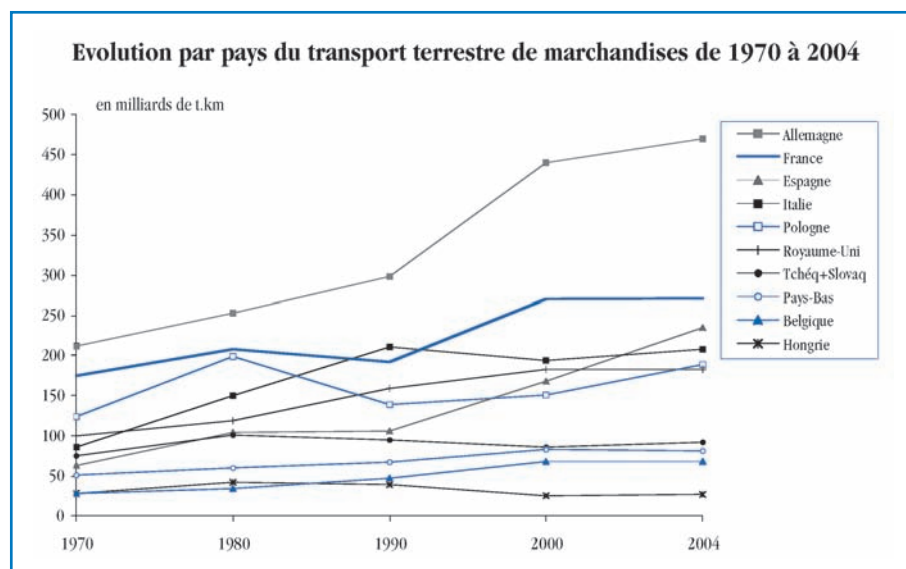
De 1970 à 2004 le trafic total de transport terrestre intérieur des 15 pays membres de l'Union européenne (mesuré en t.km et hors cabotage routier) a doublé. Depuis 2000 la progression se ralentit et n'est que de 8%. Seul le mode ferroviaire n'a pas augmenté sur l'ensemble de la période, mais il a retrouvé en 2004 son niveau de 1990.

Evolution du volume de transport terrestre intérieur de marchandises dans les 25 pays de l'UE

En milliards de t.km	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Route	1248	1268	1317	1386	1444	1491	1521	1563	1575	1684
Rail	358	360	380	370	358	374	359	358	364	379
Voies navigables	120	116	124	127	1327	132	130	129	120	130
Oléoducs	105	111	110	117	117	119	124	121	123	124
Total	1832	1855	1930	2000	2045	2116	2134	2171	2182	2318

Source : DGET - Eurostat

En 2004, les dix nouveaux Etats membres, qui ne représentent que 4,5 % du PIB de l'Union européenne à 25, engendrent 17 % du transport terrestre de marchandises. Les répercussions de l'élargissement sur le système de transport européen sont donc sensibles. La progression du transport par mode à l'échelle des 25 de 1995 à 2004 est sensiblement différente de celle de l'Union à 15 : la croissance de la route est de 35% au lieu de 30 %, tandis que celle du rail est de 6 % au lieu de 14 %.



De 1970 à 1990, la France, la Pologne et la Tchécoslovaquie se distinguent de la plupart des autres pays en suivant des évolutions assez chahutées ; l'Italie voit son trafic plus que doubler (+145 %).

A partir de 1990, on observe trois tendances, tous modes confondus : une très forte progression du trafic en Espagne (+122 %) - une progression sensible en Allemagne, Belgique, France, Pologne et aux Pays-Bas - une stagnation voire une régression au Royaume Uni, en Italie, Hongrie et Tchécoslovaquie (Tchéquie + Slovaquie).

Source : CEMT

• Répartition modale

Evolution de la répartition modale dans les 15 pays de l'UE

En % (t.km)	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Route	52	60	69	73	74	75	75	76	76
Rail	30	24	18	14	14	13	13	13	13
Voies navigables	11	9	8	7	7	7	7	6	7
Oléoducs	7	7	5	5	5	5	5	5	5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : DGET - Eurostat

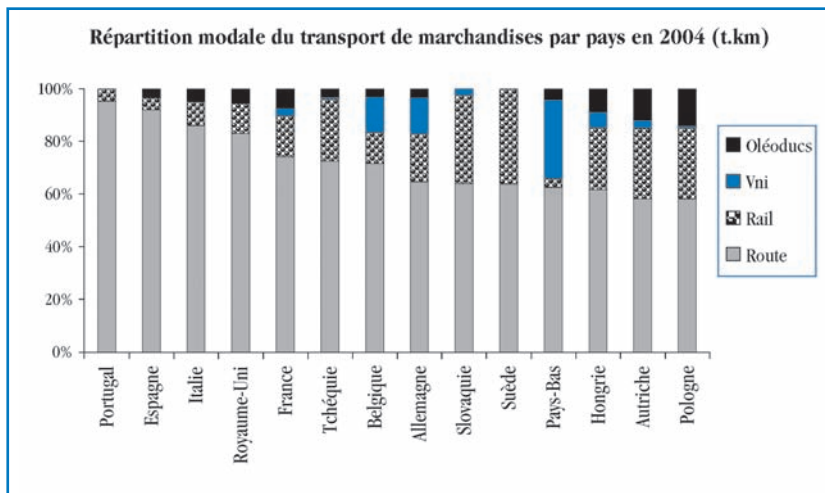
Après avoir fortement progressé de 1970 à 1995, la part de la route se stabilise depuis 10 ans et représente les trois-quarts des transports terrestres intérieurs des 15.

Evolution de la répartition modale dans les 25 pays de l'UE

En % (t.km)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Route	68	68	68	69	71	70	71	72	72	73
Rail	20	19	20	19	18	18	17	16	17	16
Voies navigables	7	6	6	6	6	6	6	6	5	6
Oléoducs	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : DGET - Eurostat

Sur l'ensemble des 25 pays, la part de la route reste largement dominante mais dans une proportion moindre qu'à 15. Bien qu'en baisse depuis 10 ans, le volume du trafic ferroviaire des 10 nouveaux entrants renforce la part du rail des 25.



Source : DGET - Eurostat

Christine Aubriot
Chargée de mission au CNT

Pour en savoir plus : consulter « EU Energy and transport in figures - Statistical pocketbook 2005 » (Commission européenne) - « Evolution des transports 1970-2004 » (CEMT)

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 ».

Même si la part de la route domine partout, la répartition modale n'est pas identique dans chaque pays.

En Espagne, en Italie, au Portugal et au Royaume-Uni le transport routier représente plus de 80 % du transport terrestre total.

A l'est de l'Europe et en Suède, la part du rail conserve un niveau très largement supérieur à l'ensemble de l'UE et atteint en 2004 un minimum de 25 %. Aux Pays-Bas, l'alternative à la route est représentée, non par le rail, mais par les voies navigables (30 %).

Allemagne, Belgique et France conservent un certain équilibre entre la route et les autres modes.

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 : LAG - les ateliers gilles