

Edito

À l'heure où, en France, un débat national associant pouvoirs publics, entreprises et "société civile" entend faire de l'environnement une des priorités de toutes les politiques sectorielles, notamment dans le champ des transports, les enseignements d'un tour d'horizon européen sont plus que jamais utiles.

La croissance du transport est désormais vécue de manière contradictoire. D'une part, la mobilité des personnes et des biens demeure un facteur primordial de développement économique et social. D'autre part, les effets externes négatifs qui y sont attachés – sans ignorer les effets externes positifs, fort importants – sont une source croissante de préoccupation. Si, dans sa version révisée de 2006, le *Livre blanc* de la Commission européenne ne reprend pas l'objectif du "découplage" de la croissance économique et de la croissance du transport qui avait fait polémique lors de la parution de la version initiale de 2001, la question demeure du découplage de la croissance économique et de la croissance de l'insécurité, du bruit, de la pollution ou de l'effet de serre dus au transport.

Pour autant, ces questions ne se posent pas partout avec la même acuité, ou dans le même ordre de priorité. On avait naguère pu constater l'effort particulier de l'Espagne pour rattraper un certain retard en matière d'infrastructures par rapport au reste de l'Europe occidentale, quand d'autres pays européens commençaient déjà à diminuer leur effort d'investissement. De même observe-t-on aujourd'hui que les nouveaux membres de l'Union se préoccupent d'abord de faire face à l'augmentation des trafics consécutive à leur entrée dans le marché unique, dans lequel leurs transporteurs routiers de marchandises ont du reste conquis des parts importantes, tandis que les anciens membres entendent renforcer la "soutenabilité" de leurs transports.

À cette fin, les idées et les "bonnes pratiques" circulent. Naguère isolée, une mesure comme le péage urbain se répand. Initié à Londres, son principe vient d'être confirmé à Stockholm après une période expérimentale et d'autres villes européennes en font le projet. La tarification de l'usage des routes par les poids lourds en proportion des parcours accomplis, lancée par la Suisse, est aujourd'hui à l'œuvre en Autriche et en Allemagne, et l'on en discute en France, au Royaume Uni, etc. Une part des recettes ainsi perçues va à des modes de transport complémentaires à la route, sur quelques corridors.

Dans le même temps, les volumes de transport augmentent, bien qu'à un rythme moins soutenu que naguère, les entreprises de transport s'internationalisent. Parmi les 56 entreprises mondiales de transport et de logistique ayant réalisé, en 2006, un chiffre d'affaires supérieur à 1 milliard de dollars, 30 sont européennes ! Le souci de durabilité des transports est-il un handicap pour les opérateurs européens sur le marché mondial, ou au contraire cette compétence nouvelle est-elle en passe de devenir un facteur de compétitivité ? Si le cadre national est trop étroit pour analyser les transports dans tel ou tel pays européen, il faut encore élargir l'horizon des comparaisons et des mises en perspective, à l'heure de la globalisation.

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	Page
<i>Edito</i>	1
<i>Evénements marquants</i>	2
<i>Thèmes traités par l'OPSTE</i>	8

Événements marquants

- Le débat se poursuit en **Allemagne** sur l'introduction en bourse de la DB. Le scénario envisagé serait le suivant : les infrastructures resteraient dans les mains de l'État, l'entrée en bourse aurait lieu en 2008 ou 2009, un quart du capital étant vendu dans le public (pour un montant de 2 à 3 milliards d'euros). La DB resterait gestionnaire du réseau, selon un cahier des charges précisant ses obligations en termes de qualité de service et d'investissements, mais une autorité régulatrice indépendante serait mise en place. Commercialement, l'intégration de Schenker se poursuit, malgré quelques difficultés de mise en place d'une véritable organisation multimodale du fret.

Le transporteur aérien *low cost* DBA a été vendu, avec l'accord de Lufthansa, à Air Berlin, qui transporte désormais 14 millions de voyageurs par an.

Un bilan de l'introduction du péage routier pour les poids lourds a été dressé en novembre 2006. Le système fonctionne correctement, les recettes sont substantielles. On constate une diminution des trajets à vide, une poursuite du glissement du transport pour compte propre vers le transport pour compte d'autrui, un transfert vers d'autres modes (rail et transport intermodal rail-route). Mais ces évolutions correspondent aussi à une augmentation du prix des carburants et il est difficile de faire la part revenant aux divers facteurs en présence.

Une étude de la mobilité à l'horizon 2050 a été menée. Elle s'appuie tout d'abord sur une perspective de diminution globale de la population, mais il reste difficile de désigner les régions où croissance et décroissance seront les plus vives, d'autant que les divergences d'évolution entre régions se sont accrues dans les récentes années. Une synthèse en sera livrée prochainement.

- Les trois régions qui composent la **Belgique** viennent de se mettre d'accord sur une nouvel-

le vignette routière (couvrant aussi bien les automobiles que les camions), avec une compensation pour les transporteurs routiers. La Commission y fait des objections, ainsi que les autorités néerlandaises. L'affaire n'est pas close, d'autant que l'on s'intéresse aussi au péage selon la méthode allemande, qui repose sur des principes tout différents.

Dans le domaine ferroviaire, la SNCB voit l'arrivée de plusieurs concurrents sur le fret : la SNCF, Rail4Chem (émanant de l'industrie chimique allemande), DLC et Trainsports (pour l'acheminement de conteneurs maritimes dans l'arrière-pays des ports). La desserte ferrée des ports se confirme comme un des enjeux de la période à venir ; un nouveau tunnel ferroviaire sous l'Escaut facilitera la circulation ferroviaire entre les bassins du port d'Anvers. On note enfin le raccordement au fer de l'aéroport de Charleroi, plate-forme de la compagnie *low cost* Ryanair.

Le débat sur l'élargissement des plages horaires de manutention dans les ports maritimes flamands, pour répondre à la congestion des dessertes routières, implique de nombreux acteurs. Anvers montre une forte progression de son activité en 2006, avec en particulier 7 millions de conteneurs (TEU). Le nouveau bassin de la rive gauche, le Deurganck Dock, apporte une capacité nouvelle de quelque 7 millions de TEU. Zeebrugge montre aussi un fort dynamisme, pour le trafic d'automobiles (2 millions de voitures) et pour les conteneurs, le port pouvant accueillir les porte-conteneurs de la dernière génération, d'une capacité de plus de 10 000 TEU. Maersk y a établi un terminal.

Sur la route, la circulation des poids lourds est plus strictement réglementée, dans un souci de sécurité: interdiction de doubler par temps de pluie, d'utiliser la troisième file de circulation des autoroutes, vitesse limitée à 90 km/h dès le poids de 3,5 t. Quant au code de la rue, il porte une plus grande attention aux cyclistes et piétons.

La région flamande poursuit sa politique d'équipement de la voie d'eau, 120 projets ont été approuvés depuis 1999, avec un soutien finan-

cier de 60 % à 80 % pour les dépenses d'infrastructure, sous condition d'assurer un tonnage minimum. Le trafic régional de conteneurs par voie fluviale est passé de 55 000 TEU en 1997 à 450 000 en 2006. La région wallonne, pour sa part, a supprimé les droits de navigation, soutient un plan de modernisation de la flotte et subventionne le transport fluvial de conteneurs par ligne régulière.

- En **Espagne**, la fusion d'Abertis et d'Autostrade a été interrompue, une nouvelle loi italienne y faisant obstacle en fixant des exigences accrues quant au réinvestissement des bénéfices dans la capacité et l'état du réseau. La tendance à la constitution de groupes internationaux prenant en charge la gestion concédée de grands équipements publics demeure toutefois une des tendances puissantes du système de transport européen, même si les autorités nationales y sont parfois réticentes (notamment si le siège de l'entreprise gestionnaire change alors de pays).

Le secteur aérien est marqué par de fortes turbulences, avec des conflits sociaux liés à l'ouverture à la concurrence du *handling* sur les aéroports ou avec l'annulation de la licence de l'opérateur *low cost* Air Madrid, sans omettre l'attentat mortel commis dans le nouveau terminal de l'aéroport de Madrid. La mise en question du gestionnaire centralisé des aéroports rejaillit avec les débats sur les nouveaux statuts d'autonomie, sans qu'une décision soit prise sur la décentralisation. L'attribution du nouveau terminal de Barcelone donne lieu à un débat particulier, la Généralité de Catalogne souhaitant le voir affecté à la Star Alliance emmenée en Europe par Lufthansa plutôt qu'à Iberia, dans l'espoir de développer les fonctions de *hub* face à la concurrence de Madrid.

La construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse se poursuit. Deux nouveaux tronçons sont en service en direction de Malaga et de Barcelone, la frontière française sera atteinte en 2009. Mais l'arrivée prochaine du TGV avive à Barcelone la question des trains de banlieue et de leur qualité de service, dans l'attente que la Généralité en devienne l'autorité organisatrice. Une question particulièrement controversée,

sans qu'une issue se dessine encore, est celle d'un tunnel pour le TGV traversant Barcelone. La libéralisation économique du secteur ferroviaire est plus chaotique. Alors que le fret est ouvert à la concurrence depuis 2005, six candidats opérateurs ont demandé une licence et cinq l'ont obtenue, mais deux seulement d'entre eux détiennent le certificat de sécurité et aucun ne s'est vu attribuer de sillons sur l'infrastructure... Entre temps, l'opérateur historique, la RENFE, a signé un contrat de programme avec l'État courant jusqu'en 2010 (date de la libéralisation du transport de voyageurs), pour équilibrer son trafic de fret et renouveler le matériel à grande vitesse. Enfin, l'augmentation très sensible des tarifs du transport combiné (+ 40 %) fait craindre pour la survie même de cette technique.

- Les difficultés sont grandes, en **France**, dans le fret ferroviaire, le plan de relance précédent n'apportant ni la reprise du trafic ni même le rééquilibrage des comptes annoncé (31 segments de marché sur 34 seraient déficitaires). Le trafic de la SNCF est inférieur à 40 Gt.km et la part modale du fret ferroviaire est désormais de 12 %, contre 20 % en 1994. Dans le même temps, de nouveaux entrants sont présents sur le marché : Véolia, Euro-Cargo-Rail, Europort 2, Rail Link Europe, VLFi qui sont des émanations d'entreprises de transport, Corail relevant du groupe Bouygues et CFL Cargo du groupe Mittal. Leur part du transport ferré reste très faible (de l'ordre de 3 %) mais ils gagnent des appels d'offres car, du fait d'une structure de coûts favorable, ils peuvent abaisser les prix du marché. Si la SNCF a annoncé qu'elle n'avait pas l'intention de filialiser son activité de fret, elle tend à l'organiser en département autonome, disposant davantage que par le passé de moyens humains et matériels affectés. Les secteurs en croissance sont des marchés de niches, en trains complets en navette, qui laissent entière la question de l'avenir du wagon isolé. D'autres projets naissent sur d'autres segments, comme le TGV fret (avec le projet Euro Carex et le projet de La Poste alliée à la SNCF). Une nouvelle "autoroute ferroviaire", transportant entre Luxembourg et Perpignan des semi-remorques selon la technique Modalohr, va entrer en service, mais ses capacités de croissance sont de

toute manière limitées, faute d'infrastructure dédiée au fret. Enfin, une convention collective couvrant l'ensemble du secteur ferroviaire a été adoptée, harmonisant donc la concurrence entre les nouveaux entrants et l'entreprise historique.

La politique d'infrastructures est marquée par le probable lancement prochain du chantier du canal Seine - Escaut dont la mise en service pourrait advenir en 2013. Les chantiers de LGV se poursuivent, le premier tronçon du TGV Est entrant en service en juin 2007, les deux branches suivantes sont celles du TGV Rhin - Rhône et du TGV Tours - Bordeaux, tandis que le débat public sur le prolongement entre Bordeaux et l'Espagne aboutit à recommander un tracé plus à l'Est que le projet initial. Reste la question cruciale du financement, quand les réserves de l'agence de financement des infrastructures, l'AFITF, sont pratiquement épuisées : fera-t-on davantage appel à la contribution des collectivités locales, de l'Europe, aux partenariats public - privé ?

- À Athènes, en Grèce, la congestion du trafic routier réapparaît sur les grands axes de l'espace métropolitain. La vitesse moyenne est de 12 km/h, 79 % des voies urbaines sont touchées, la durée des périodes de pointe s'allonge. On hésite quant aux mesures restrictives à prendre à l'usage de la voiture particulière, dont on connaît mal les impacts possibles. Le nouveau code de la rue vise à un renforcement de la sécurité, que recherche aussi une politique d'éducation : la Grèce est parmi les premiers pays d'Europe pour le nombre d'accidents par habitant.

En matière d'infrastructures, le pays est encore en phase de "digestion" des investissements des Jeux olympiques de 2004. Pour autant, on va lancer la construction d'un métro ainsi que d'une autoroute urbaine sous-terrain (sous-marine) à Salonique, le métro d'Athènes va être prolongé vers Le Pirée et six projets d'autoroutes interurbaines avancent plus ou moins rapidement.

Le marché des transports est marqué par une légère hausse du transport ferré de marchan-

dis, l'entreprise ferroviaire étant désormais organisée autour d'une holding et de diverses branches pour les infrastructures, les opérations, les plates-formes, le patrimoine, le fret, selon un modèle assez proche du modèle français (avec donc une séparation tempérée des infrastructures et des services). Le ministère vient de décider une augmentation des tarifs ferroviaires dont il conviendra d'observer les conséquences. Enfin, la situation d'Olympic Airways est toujours incertaine, en dépit du bon développement du trafic en relation avec les pays proches.

- Le nouveau gouvernement de Pologne montre, en matière de transport, le souci de donner plus de poids au rôle de l'État. Ainsi, il met un frein au mouvement de privatisation des autoroutes. Il a élaboré un document pluriannuel couvrant l'ensemble des champs politiques, le Programme opérationnel courant de 2007 à 2013, qui se détaille sous l'angle fonctionnel, sectoriel et régional et où s'inscrit notamment le thème "Infrastructures et développement". Le budget des infrastructures, doté de 19 G€, devrait aller pour 58 % aux routes, pour 25 % au fer, pour 10 % aux transports urbains, le reste allant aux aéroports et aux ports maritimes. Ce programme a été transmis à la Commission européenne pour obtenir les soutiens envisageables. En matière de financements européens, on observe une augmentation des fonds de cohésion, qui peuvent financer les grands projets, et une baisse des fonds décentralisés (le FEDER) propices aux petits projets.

Le réseau routier est, globalement, en mauvais état mais fait l'objet d'une amélioration graduelle. Le débat porte aujourd'hui sur le rôle des secteurs public et privé. L'accord de concession pour l'autoroute A1 a été remis en cause. Le péage fixé par le concessionnaire ayant été jugé trop élevé par les pouvoirs publics, l'État s'est substitué aux usagers pour payer une partie de la recette correspondante et le tarif est de 0,2 € /km. Il est question d'instaurer une vignette, qui s'ajouterait au péage, mais ce point est en discussion avec Bruxelles qui pourrait y voir une double tarification.

La sécurité routière reste en outre un problème grave avec un taux d'accidents double de la moyenne européenne. Le code de la route a été modernisé, avec l'introduction d'une formation obligatoire pour les chauffeurs de poids lourds, tandis qu'il faut tenir compte du vieillissement général de la population. Un litige oppose la Pologne à la Commission pour ce qui concerne les automobiles usagées, polluantes et dangereuses, principalement en provenance d'Allemagne. Le gouvernement en bloque l'importation, tandis que la Commission y voit une entrave à la liberté du commerce. L'affaire est devant la Cour de justice.

La croissance du transport aérien s'appuie sur le développement de huit aéroports. Avec trois millions de voyageurs par an, composés notamment de travailleurs polonais établis à l'étranger, Cracovie monte en régime. L'Agence polonaise de navigation aérienne a été installée, séparément de la gestion des aéroports.

Le chemin de fer fait l'objet d'un plan directeur, Rail 2030, mais dont les détails ne sont pas encore fixés. Les nouvelles entreprises ferroviaires, au nombre d'environ 80 pour le fret, sont en bonne santé financière, l'opérateur historique continuant pour sa part à acheminer la moitié du trafic total. Pour les voyageurs, le trafic de grandes lignes est en augmentation, tandis que le trafic régional souffre notamment d'un renouvellement insuffisant du matériel roulant. Varsovie est le centre du réseau et la ligne de Lutz est en voie de modernisation. L'introduction de l'ERTMS augmente la capacité des lignes de 8 %. L'ouverture du marché du fret ferroviaire international doit avoir lieu en 2007, celle du marché des voyageurs un peu plus tard (le gouvernement propose 2010).

Enfin, le trafic de marchandises des ports de la Baltique est en expansion. Les activités logistiques sont en croissance dans l'ensemble du pays, avec l'arrivée de nombreux capitaux étrangers, dans les ports et dans les agglomérations de Varsovie, Poznan et Wroklaw.

- Le marché des transports routiers de voyageurs par autocars a été libéralisé au

Royaume-Uni dès 1980. La réflexion sur les conséquences de cette réforme et les amendements à lui apporter se poursuit. On compte aujourd'hui quelque 8000 opérateurs d'autocars au Royaume Uni mais les cinq plus grands contrôlent 80 % du marché. National Express, qui avait conservé les gares routières, a repris un poids important dans la branche et développe une expansion internationale (en Espagne, aux États-Unis, etc.). La situation de la branche semble stabilisée, l'offre augmente et les prix sont stables et l'expérience de libéralisation semble bénéfique.

En 1985, les transports urbains par autobus ont été à leur tour libéralisés, sauf à Londres. Les trois quarts sont exploités comme des entreprises commerciales, un quart reste subventionné par les collectivités locales, au terme d'appels d'offres pour sélectionner le concessionnaire. Pour Londres, compte tenu de la complexité du réseau, la libéralisation par appel d'offres s'est opérée ligne par ligne. Dans l'ensemble du pays, on a assisté à une baisse de la fréquentation des bus, sauf à Londres et dans quelques grandes villes, les recettes ont baissé et les coûts ont augmenté. Le bilan reste donc problématique. Un débat est lancé sur la re-réglementation des bus à Londres, la renégociation de leur contrat, etc. Dans les autres villes, la discussion porte sur la réforme des structures de gestion des transports urbains, sur le découpage des franchises (par ligne ? par réseau ?), sur le rapprochement des politiques de transport, d'urbanisme et de circulation en intégrant les compétences correspondantes des collectivités à travers une loi remédiant à la coupure entre le comté et les communes.

La libéralisation du chemin de fer a commencé en 1996. Le très indépendant Rail Regulator contrôle les relations de sécurité et d'investissement entre l'Etat, le réseau et les opérateurs avec l'obligation de promouvoir la concurrence et de préserver l'intérêt des usagers. Un deuxième régulateur (Office of Passenger Rail Franchising, devenu ensuite Strategic Rail authority), plus proche de l'Etat, accordait les franchises et décidait des subventions. L'infrastructure a été vendue à l'entreprise privée Railtrack puis reprise par une entité garantie par l'État à la suite de plusieurs accidents.

Après diverses péripéties, les compétences du deuxième régulateur sont revenues au ministère des transports. Pour le transport de voyageurs, le marché se partage entre les cinq opérateurs également présents sur le marché des bus et cinq autres, spécifiquement ferroviaires. La concurrence ne joue pas tant sur le marché que pour l'obtention de nouvelles franchises (concurrence pour le marché). La privatisation a été suivie d'une augmentation du trafic, notamment par le renforcement de l'offre aux heures creuses. La fiabilité du service, qui s'est d'abord améliorée, tend aujourd'hui à décliner du fait de l'encombrement du réseau et des mesures de réduction de vitesse prises à la suite des accidents précédents. Certains tarifs (abonnements valables aux heures de pointe) restent régulés par le ministère des transports, qui fixe leur augmentation au niveau de l'inflation plus x %. Les compagnies ferroviaires n'ont pas le droit de ne vendre les billets à bas tarif que par Internet, tandis qu'une entreprise comme Stage Coach entend devenir l'opérateur *low cost* du transport ferré. Les trains régionaux restent subventionnés, puisque les clients n'acquittent qu'environ la moitié du coût du transport.

- Le changement de gouvernement en **Suède** se traduit par de nouvelles orientations de politique des transports. La taxe d'environnement frappant le transport aérien sera abandonnée. Les partenariats public - privé seront recherchés. Un effort accru portera sur la maintenance des routes. Enfin, la politique de sécurité sera poursuivie.

La question de la reconduction éventuelle du péage urbain de Stockholm a été confiée à un négociateur *ad hoc*. Un péage sera réintroduit en juillet 2007, ses recettes étant destinées à de nouvelles infrastructures et éventuellement au transport public.

La loi sur les infrastructures à l'horizon 2015 est remise en chantier. Par rapport aux choix du précédent gouvernement, un soutien plus fort sera donné aux routes et un effort moindre au chemin de fer. Un projet de réforme départementale sera bientôt présenté : les nouveaux départements, qui seront aussi des régions,

auront plus de responsabilités, notamment celle du financement d'infrastructures.

La sécurité routière, avec 430 morts dans l'année, marque le pas : les efforts des récentes années portant sur le comportement des motards, la lutte contre l'alcoolémie et la drogue, l'éducation des jeunes conducteurs ou la modulation de la vitesse en fonction des circonstances rendent plus difficiles de nouveaux progrès. On note que la réduction de la vitesse contribue aussi à la diminution des émissions de gaz carbonique. L'Administration nationale des routes a pour nouvelle mission de développer la sécurité routière après 2007. Une instance neutre sera chargée d'évaluer la situation par rapport à un objectif idéal de zéro mort. Une nouvelle autorité, « l'Inspection de transport » remplacera les quatre inspections responsables actuellement des questions de réglementation et de sécurité pour chacun des modes de transport.

Une aide sera apportée à l'achat de véhicules "verts", que ceux-ci se définissent par les émissions de CO² par kilomètre, leur alimentation en gaz, en biocarburants ou électrique.

Un programme de recherche (le train vert) est en cours sur un train à grande vitesse respectueux de l'environnement, adapté au contexte des pays nordiques.

Le soutien au pavillon maritime national se poursuit, pour l'achat et l'immatriculation de navires. Un appel d'offres a été lancé pour les autoroutes maritimes en mer Baltique, région très dynamique économiquement et écologiquement fragile.

- En **Suisse**, le renforcement des contrôles routiers par radar et le renchérissement des amendes ont permis d'abaisser le nombre de morts en dessous de 400 par an, retrouvant ainsi le niveau de 1929 !

Les biocarburants font l'objet de nombreuses études mais pas encore de décisions opérationnelles d'envergure. En matière d'environnement, on porte une attention croissante aux émissions de particules fines. Le gouvernement

a décidé d'anticiper sur la norme Euro 5 et d'attribuer une aide à l'achat de véhicules propres. Pour ce qui est des gaz à effet de serre, les effets du "centime climatique" sont insuffisants et la Suisse ne remplit pas à l'heure actuelle ses engagements de Kyoto : on envisage une augmentation de cette taxe.

La Suisse est désormais membre de plein exercice du projet européen Galileo.

En matière de fret routier, l'augmentation de 50 % de la redevance au début de l'année 2006 a dégagé une recette supplémentaire de 800 millions d'euros. Selon la loi sur le transfert de trafic, le trafic transalpin devrait être plafonné à 650 000 poids lourds par an à partir de 2009, or on a compté 1,2 million de passages en 2005, soit presque le double. La tendance à la baisse (2% de moins qu'en 2005, 16 % de moins qu'en 2000) ne suffit pas pour réaliser cet objectif : faut-il introduire une bourse de cotation du transit alpin, conjointement à l'ouverture en 2007 du tunnel du Lötschberg ?

Dans le domaine ferroviaire, une convention collective nouvelle a été signée malgré la réticence des salariés des CFF. La part du rail dans le trafic transalpin de marchandises est de 65 % mais le nombre de plates-formes de chargement des wagons isolés diminue, ainsi que les subventions à ce type de trafic, déficitaire de 55 MFS en 2005. On peut donc s'attendre à ce que les CFF se consacrent davantage à l'avenir au trafic international. Le projet de développement du rail (ZEB : Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) prolonge les efforts précédents (Rail 2000). Une répartition des activités semble s'esquisser : les CFF pour les grandes lignes, BLS pour les trains régionaux et une diversité d'opérateurs en concurrence pour le fret. La Poste, de son côté, est devenue opérateur ferroviaire et cherche des clients.

Le réseau routier étant presque achevé, on n'a compté que 10 km de voies nouvelles en 2006, pour un coût de 900 millions d'euros. Le fonds routier montrant un excédent, le Parlement a proposé un programme d'infrastructures portant sur 5 ans et d'un montant de 13 milliards d'euros, réparti entre les autoroutes (6 milliards), le traitement des goulots d'étran-

glement (3 milliards) et le trafic d'agglomération, comprenant les transports collectifs, pour 4 milliards. Pour ce qui touche à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, une réflexion est lancée sur le péage urbain et sur ses effets.

*

Synthèse établie par Michel Savy et Christine Aubriot à partir des contributions de : Catharina Horn (Allemagne), Michel Beuthe (Belgique), Rafael Gimenez i Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Séraphin Kapros (Grèce), Jan Burnewicz (Pologne), June Burnham (Royaume-Uni), Bertil Carstam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse).

Précisions

Pour répondre à la demande de la présidence de la RATP, il convient d'apporter quelques précisions au passage (p.3) du Bulletin *Transports/Europe* n°19 consacré aux opérateurs de transport urbain et interurbain de voyageurs, concernant la situation de la RATP en France :

La RATP, entreprise d'Etat créée en 1948, a un statut d'établissement public à caractère industriel et commercial. Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, la RATP peut répondre à des appels d'offre hors de l'Ile de France par l'intermédiaire de ses filiales. L'application du futur règlement européen sur les obligations de service public (dit règlement OSP) va contribuer à modifier les règles actuelles d'organisation des transports collectifs en Ile de France, qui seront plus proches de celles prévues par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) pour ce qui concerne les compétences des autorités organisatrices.

Les thèmes traités par l'OPSTE

Synthèses thématiques du bulletin *Transports/Europe*

- n°1 (mars 2000) : Constitution et finalités de l'Observatoire.
Événements marquants dans le domaine des transports dans les pays européens
- n°2 (décembre 2000) : Les autorités organisatrices des transports de personnes dans les agglomérations
- n°3 (juin 2001) : Le fret ferroviaire
- n°4 (octobre 2001) : Événements marquants en 2001
- n°4 : Les charges fiscales et sociales dans le transport routier de marchandises en Europe
- n°5 (février 2002) : Transport et environnement
- n°6 (juillet 2002) : Travaux de prospective
- n°7 (décembre 2002) : Événements marquants en 2002
- n°8 (mai 2003) : Délocalisation des entreprises de transport
- n°9 (octobre 2003) : Le transport maritime
- n°10 (décembre 2003) : Événements marquants en 2003
- n°11 (mai 2004) : Restructurations des entreprises de transport
- n°12 (septembre 2004) : Événements marquants en 2004
- n°13 et 14 (avril 2005) : Le transport intermodal en Europe
- n°15 (septembre 2005) : Événements marquants en 2005
- n°16 (janvier 2006) : Les stratégies aéroportuaires
- n°17 (juin 2006) : Dialogue social en Europe
- n°18 (novembre 2006) : Événements marquants en 2006
- n°19 (mai 2007) : Les opérateurs de transport urbain et interurbain de voyageurs
- n°20 (octobre 2007) : Événements marquants en 2007

Analyses statistiques

- Données de base du transport terrestre de marchandises en Europe occidentale (*T/E* n°1)
- Transport de voyageurs en Europe occidentale (*T/E* 2)
- Transport maritime de marchandises en Europe (*T/E* 3)
- Sécurité dans les transports terrestres en Europe (*T/E* 5)
- Les infrastructures de transport terrestre en Europe : évolution et densité des réseaux (*T/E* n°6)
- Transport terrestre de marchandises dans les PECO (*T/E* n°7)
- Transport terrestre de voyageurs dans les PECO (*T/E* 9)
- Transport aérien de passagers en Europe (*T/E* n°11)
- Les entreprises de transport routier de marchandises en Europe en 2002 (*T/E* n°12)

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».

- Transport intermodal en Europe (*T/E* n°13 et 14)
- Le transport terrestre de marchandises en Europe : de l'UE des 15 à l'UE à 25 (*T/E* n°18)

Autres réflexions

Fiches sur :

- la création de Verdi en Allemagne (*T/E* n°1)
- les chemins de fer d'Europe occidentale, synthèse d'une recherche comparative (*T/E* n°1)
- le plan de désengorgement du Randstad (*T/E* 2)
- le contingent multilatéral CEMT (*T/E* n°5)
- les statistiques de transport européennes (*T/E* 8)
- les travaux des instances européennes dans le domaine des transports : état au premier semestre 2003 (*T/E* n°10)
- les prestataires logistiques en France et en Europe (*T/E* n°11)
- les projets de recherche européen IQ et RECORDIT (*T/E* n°13 et 14)
- les acteurs publics et les transports en Europe (*T/E* n°16)

Dossiers de l'Observatoire

- n°1 (septembre 2001) : «Les autorités organisatrices de transport dans les agglomérations européennes»
- n°2 (octobre 2001) : «Le fret ferroviaire en Europe»
- n°3 (décembre 2001) : «Les charges sociales et fiscales dans le transport routier de marchandises en Europe»
- n°4 (novembre 2002) : «Transport et environnement : les politiques en Europe»
- n°5 (juin 2003) : «Prospective des transports en Europe»
- n°6 (octobre 2004) : «Le transport maritime, un avenir pour l'Europe»
- n°7 (juin 2005) : «Le transport intermodal en Europe»
- n°8 (mars 2007) : «Les stratégies aéroportuaires 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 : LAG - les ateliers gilles