



## Bulletin de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe

### Éditorial

**Dans un monde** en pleine effervescence, et singulièrement dans une Europe en crise, le système de transport est l'objet d'intenses transformations. Certaines sont la réaction à des événements de court terme, par exemple les notables adaptations que les entreprises ont dû accomplir face à la **crise économique**, à la stagnation voire à la chute brutale des déplacements de personnes et de marchandises. D'autres résultent de nouvelles contraintes pesant sur l'action publique, en particulier **l'endettement** des États qui les pousse à ralentir les investissements, à rechercher des partenariats croisés avec des investisseurs privés, mais aussi, contradictoirement, à lancer des programmes d'équipement ambitieux aux vertus macroéconomiques de relance contra-cyclique. Enfin, la préoccupation de **développement durable**, si elle peut sembler ici ou là passer au second rang dans les priorités politiques, reste évidemment primordiale et... durable.

Il n'est donc pas étonnant que **les "événements marquants"** sélectionnés par les experts de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe forment une liste assez hétéroclite. Cette diversité reflète les rôles multiples, et les logiques complexes, qui caractérisent le transport. Par sa richesse, elle offre d'intéressants éléments de comparaison, des mises en perspective inédites.

Michel Savy  
Professeur à l'université de Paris Est  
Directeur de l'OPSTE

#### SOMMAIRE

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Editorial .....            | 1     |
| Événements marquants ..... | 1 à 8 |

### Événements marquants

#### • Allemagne

Le nouvel **Aktionsplan** du gouvernement remplace le **Masterplan** de 2008. Il ne comporte pas de recette budgétaire particulière, supprime l'objectif de réduction des trafics "inutiles" mal accepté par les professionnels, propose que les modes de transport coopèrent plutôt que de se faire concurrence et abandonne le thème du report modal. Il s'agit de renforcer la logistique allemande, avec l'instauration d'un schéma directeur des ports et aéroports, même si ceux-ci sont de la compétence des Länder (invités à coopérer).

Pour améliorer **l'efficacité** de tous les modes, ont envisagé l'extension de la formule des PPP (partenariats public-privé), y compris pour l'entretien et l'exploitation des autoroutes. Les chantiers autoroutiers sont accélérés au titre du plan de relance macroéconomique. Le réseau ferré est conçu comme un réseau mixte, acceptant partout les trains de voyageurs et de fret, mais on envisage une séparation de ces trafics sur les tronçons les plus fréquentés (la disponibilité de quatre voies parallèles est déjà assez fréquente et permet une telle spécialisation) : le pays disposerait ainsi de deux réseaux dédiés, l'un au fret et l'autre au voyage, ce qui améliore considérablement la performance du système. Pour renforcer la coopération des modes et l'intermodalité du fret, le programme d'aide aux terminaux de transport combiné est relancé. Pour réduire les nuisances, un effort nouveau sera consacré à la réduction du bruit du transport ferré, tandis que le bruit des trains sera pris en compte dans la tarification des sillons.

Pour améliorer les conditions de travail dans le **transport routier**, 8 000 places de stationnement pour camions seront créées le long des autoroutes entre 2010 et 2012, pour faire face à un problème d'insécurité qui se pose ici comme ailleurs en Europe. Un projet de poids lourd allongé est à l'étude, alors que l'EMS (European Modular System, ensembles routiers d'une longueur totale de 25,25 m au lieu des 18,75 m actuels) a été mal accueilli par l'opinion et repoussé par la



conférence des ministres des transports des Länder. Les nouveaux ensembles routiers pourraient avoir une longueur allant jusqu'à 25 m mais leur PTAC (poids total autorisé en charge) serait limité à 44 t alors qu'il pourrait techniquement atteindre 60 t. Cette disposition est arrêtée pour les cinq ans à venir et a été approuvée par neuf Länder, tandis que sept se montraient hostiles.

On reparle d'un **péage pour les automobiles** et divers modèles sont à l'étude, même si la chancellerie a bloqué l'idée jusqu'en 2013... On évoque la possibilité d'une taxe forfaitaire, remplaçant la taxe sur les véhicules actuelle qui rapporte 9 milliards d'euros à l'État, mais une telle mesure pénaliserait les petites voitures au bénéfice des grosses. Quant à la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers, selon le vocabulaire administratif français), le montant collecté est de 42 milliards d'euros, soit au total une recette de 53 milliards d'euros pour l'État fédéral en y incluant la TVA. Ces recettes vont au budget général, sans affectation a priori, et l'on pense que le péage automobile sera mieux accepté si ses recettes vont à l'amélioration des transports.

On a compté 4 150 tués sur la route en 2009, soit une baisse de 45 % depuis 2000 et de 63 % depuis 1991. Avec une moyenne de 6 tués par milliard de véhicules-kilomètres, soit environ 5 tués pour 100 000 habitants par an, l'Allemagne se classe au quatrième rang en Europe en matière de **sécurité routière**. De nouvelles mesures vont être prises en direction des enfants et des seniors. Un atlas des accidents impliquant des enfants sera mis à la disposition des communes, les stages de formation à l'école pour aller à pied puis en vélo seront intensifiés (alors que 95 % des enfants ont déjà une formation en la matière). Les études montrent que les routes départementales sont les plus dangereuses : un test d'installation de radars tous les 250 m le long d'un itinéraire de 140 km a montré des effets positifs sur la sécurité. La formule des routes aménagées en "2 + 1" s'avère également efficace. Enfin, la pratique de la conduite accompagnée des jeunes conducteurs diminue les accidents de 22 %.

La reconstruction de la **gare de Stuttgart** est devenue un enjeu politique quasiment national. Lancé en 1995, le projet consiste à enterrer la gare pour la rendre "traversante". Le projet d'itinéraire européen Paris-Bratislava passerait par là et pourrait donc recevoir des financements communautaires. Le montant des travaux est de quelque 4,9 milliards d'euros, sans compter l'enfouissement de 60 km de voies nouvelles vers l'aéroport de Francfort. Des manifestations massives ont montré l'hostilité d'une forte part de la population à cette dépense, d'autant que le bâtiment de la gare actuelle

est classé et que certains mettent en cause la sécurité de la solution enterrée pour le transport de fret. Cette question a pu jouer un rôle dans le changement de gouvernement du Land récemment advenu, mais la nouvelle équipe en poste n'a pas encore tranché.

Un plan national de soutien à **l'automobile électrique** porte à la fois sur le passage de la recherche à la production de masse et sur des exonérations fiscales encourageant cette mutation.

Enfin, l'année 2010 connaît une reprise de l'ensemble des transports, mais les niveaux de l'année 2008 ne sont pas encore retrouvés.

## • Belgique

Dans un État de plus en plus fédéral, les gouvernements régionaux sont de plein exercice et ont les voies navigables et les routes sous leur responsabilité directe. Cependant, les trois régions (Bruxelles, Flandre et Wallonie) se sont mises d'accord pour un même **péage kilométrique pour les camions** sur le réseau principal (autoroutes et voies rapides), comparable au Maut allemand et qui pourrait entrer en vigueur en 2013. L'objectif est de faire contribuer les transporteurs étrangers, nombreux dans un pays de transit, au financement des infrastructures. On évoque la possibilité de compensations pour les transporteurs nationaux. La vitesse de circulation routière est également de compétence régionale, mais le code reste national avec un maximum de 120 km/h sur les autoroutes et de 90 km/h sur le reste du réseau.

Sur le port **d'Anvers**, la concurrence s'avive pour la desserte ferroviaire du dernier kilomètre (jusqu'au quai maritime). Le groupe Antwerp Rail Feeding (filiale du groupe américain Genesee & Wyoming), également présent à Rotterdam et en Allemagne, assure un tel service mais toutes les compagnies ferroviaires n'ont pas accès à ce marché. Le nouveau terminal de conteneurs privé établi sur les terrains de la BASF est desservi par les entreprises ferroviaires Hupac et IFB (Inter Ferry Boats, filiale de la SNCB spécialisée dans le transport intermodal). L'approfondissement du chenal de l'Escaut est achevé, avec des tirants d'eau de 14,5 m permettant d'accueillir les plus gros porte-conteneurs. De manière générale, on enregistre un rebond du trafic de l'ensemble des **ports belges**, après les années récentes de crise : Anvers a gagné 12 % d'activité en un an, Gand s'achemine vers un nouveau record, tandis que Zeebrugge souhaite voir sa liaison fluviale avec Gand mise au gabarit 5B. La part du short sea shipping



dans son trafic est passée à 52 % (en incluant les navettes avec Rotterdam).

En matière de **logistique**, les patrons flamands s'inquiètent de la concurrence de la région wallonne où un plan spécial y a été mis en œuvre, jouant sur l'abondance de terrains disponibles, qui a accueilli les implantations de Microsoft, de Google et de Johnson & Johnson. Le port de Liège a monté le projet Triligiport, pour devenir le port sec d'Anvers avec l'intervention d'opérateurs de terminaux tels que DP World (Dubai Ports, qui a repris naguère P&O Ports). Les terrains sont déjà concédés à la Deutsche Lagerhaus et Warehouses De Pauw, confirmant le mouvement général d'internationalisation et d'interdépendance des ports maritimes et fluviaux. Liège Container Terminal a désormais une antenne à Bierset (l'aéroport de Liège où est implanté le messenger express TNT), en liaison avec la SNCB pour travailler avec les plus grands armements maritimes pour le transport de conteneurs : Maersk, CMA-CGM et MSC. Le manutentionnaire portuaire ECT (Europe Container Terminals, du groupe Hutchinson de Hong Kong) s'intéresserait à cette implantation.

Dans la perspective de la construction du **canal Seine Nord Europe**, la région Flandre équipe la Lys et on augmente le tirant d'air des ponts. Du côté wallon, l'enquête publique est lancée pour la partie wallonne de la Lys et le canal Pommerœul est remis en service.

Pour le transport routier de marchandises, la Flandre envisage d'autoriser l'utilisation des EMS (aussi appelés **Eco Combi**) sur certains trajets, mais cette ouverture n'est pas envisagée en Wallonie ni en France.

Le gouvernement fédéral ne s'attaque pas pour l'instant au problème des **accises** sur le carburant et de la fiscalité sur les voitures de société (une sur deux introduites sur le marché). On assiste, comme ailleurs en Europe, à une diésélisation du parc automobile. Le prix de l'essence est élevé, du fait de la hausse des prix internationaux du pétrole, et on s'achemine vers un système de cliquet diminuant les accises à partir d'un certain niveau de prix.

## ● Espagne

Dans un contexte de crise financière et économique particulièrement forte, avec la recherche d'une réduction drastique des dépenses publiques, le secteur du **transport aérien** a connu des évolutions notables. La compagnie Iberia a fusionné avec British Airways à la fin de l'années 2010, avec un siège fiscal unique

localisé à Madrid mais avec le maintien de deux marques commerciales distinctes (comme pour la fusion entre Air France et KLM). Le 3 décembre 2010, les aiguilleurs du ciel ont cessé le travail, paralysant entièrement le trafic aérien. Regroupés dans un syndicat corporatiste, ils avaient par le passé obtenu des salaires extraordinaires (allant jusqu'à 900 000 € par an) et voulaient s'opposer à un projet de réforme. Le gouvernement a réagi par la réquisition, il a fallu deux jours pour revenir à la normale. Des négociations menées avec l'aide d'un médiateur permirent d'aboutir à une proposition d'accord finalement approuvée en mars 2011. Le troisième essai de réforme des aéroports depuis 2004 a été présenté par le gouvernement. Il pose d'emblée la séparation entre le contrôle aérien et la gestion aéroportuaire. D'une part, le contrôle aérien serait toujours public mais les tours de contrôle des petits aéroports pourraient être confiées à des opérateurs privés ; d'autre part, AENA Aeropuertos, une entreprise de gestion en charge de l'ensemble des 47 aéroports, serait privatisée à hauteur de 49 % (alors que l'on estime les dettes de l'entité actuelle à quelque 12 milliards d'euros contre 30 milliards de valeur totale). Les salariés de ces aéroports ont émis un avis de grève pour le maintien des postes de travail. La situation a été rétablie en quelques jours après que le gouvernement a offert des garanties d'emploi, mais les dégâts sur le secteur touristique ont été substantiels. À Madrid et Barcelone, les intérêts privés et locaux pourraient entrer dans le capital d'un gestionnaire individualisé mais dont la nouvelle AENA conserverait au moins 51 %.

Dans le contexte de restriction budgétaire, des chantiers de **construction d'infrastructures** en cours ont été interrompus, des contrats pour de nouvelles autoroutes ont été résiliés. Un plan de travaux d'un montant de 17 milliards d'euros est lancé, mais il devrait être financé par PPP et non par un financement public pur, y compris les lignes à grande vitesse qui étaient jusqu'alors financées par le budget. Ainsi, l'achèvement de la ligne entre Madrid et la Galice fait l'objet d'un appel d'offres, pour un montant de 2,3 milliards d'euros. On sait que les capacités récemment créées en matière d'aéroports ont été excédentaires, comme le montre le cas de Ciudad Real qui n'a pas de trafic.

Un débat sur les **vitesse de circulation routière** est en cours. Il a été lancé au motif de la qualité de l'air, objet d'une directive communautaire, mais a connu divers rebondissements. Ainsi la vitesse a-t-elle été réduite à 80 km/h autour de Barcelone, à un moment où les écologistes participaient au gouvernement catalan. Puis le gouvernement issu de nouvelles élections a rétabli la limite ancienne, soit 120 km/h. Un plan d'intensification des économies d'énergie fut alors



instauré au niveau central, imposant une limite maximale de 110 km/h sur tout le territoire espagnol. Le débat n'est pas clos pour autant, et se porte sur la sécurité routière... Pour ce qui est de la qualité de l'air, le gouvernement catalan a été sommé de publier les résultats de mesures, alors que la diésélisation du parc automobile augmente le dioxyde d'azote au-delà du seuil des normes européennes. La situation n'est pas meilleure à Madrid, où le problème a été provisoirement résolu en implantant les capteurs dans des zones moins polluées...

Les efforts **d'économie d'énergie** se traduisent par une réduction de l'éclairage public, une baisse des tarifs des trains régionaux (ignorant les décisions des autorités organisatrices locales qui ont mis en place des tarifications multimodales intégrées avant qu'un financement de transition soit établi), etc.

## ● France

Des événements notoires se sont déroulés en France en touchant divers aspects du système de transport : infrastructures et services, marchandises et voyageurs.

L'élaboration d'un nouveau **Schéma national des infrastructures de transport** (SNIT) avait été décidée en 2009 dans une des lois de mise en œuvre des conclusions du "Grenelle de l'environnement". On a désigné ainsi un processus de négociation pour la prise en compte du développement durable dans toutes les politiques publiques, lancé par le président de la République M. Sarkozy dès son élection en 2007 et ayant associé cinq collèges (représentants des employeurs, des salariés, des organisations non gouvernementales, des collectivités locales et de l'État). Il s'agit de revoir avec un souci accru de protection de l'environnement le précédent programme d'infrastructures, une liste de projets prioritaires décidée lors d'un Conseil interministériel de développement et d'aménagement du territoire (CIADT) en 2003. Un premier avant-projet de schéma a été soumis à un débat public et reste aujourd'hui à consolider par voie gouvernementale. Au stade actuel des arbitrages, il préconise un volume d'investissement de l'ordre de 163 milliards d'euros d'ici à 2030. Par rapport au plan précédent, le projet reconduit l'option générale de renforcement du chemin de fer, il y ajoute un volet consacré aux transports collectifs urbains (dont les couloirs de circulation "en site propre", routier ou ferroviaire, devrait passer de 400 km à 1 800 km en 2025). Les investissements routiers ne reçoivent que 8 % du total du projet initial.

Le schéma combine l'amélioration des réseaux existants (avec un effort notoire de régénération du réseau ferré, dont l'état est dangereusement dégradé) et le développement de liaisons nouvelles. Il a été validé par le Comité national du développement durable après quelques remarques, conformément à la méthode établie par la loi Grenelle. Le SNIT s'inscrit dans une planification glissante, puisqu'il fixe des horizons à long terme mais est révisable tous cinq ans (la question n'est pas encore tranchée si ce sera par un débat au Parlement). Il mentionne les autoroutes de la mer figurent, dresse un bilan des émissions de gaz à effet de serre sur tout le cycle de vie des infrastructures, prône l'utilisation d'énergies décarbonées dans le transport routier, établit une évaluation globale des projets. Quelque peu oubliés d'une première version (en laissant de côté les opérations déjà décidées pour donner au document une présentation plus "verte"), les travaux routiers ont été réintroduits dans la version du projet récemment diffusée.

L'équipement de la région capitale, l'Île de France, n'est pas inclus dans le SNIT. Il est en effet traité dans un cadre à part, dit du "**Grand Paris**". Parallèlement au Conseil régional, élu au suffrage direct conformément aux lois de décentralisation, le gouvernement a créé un "Secrétariat d'État à la région capitale" chargé d'élaborer une stratégie de développement et d'aménagement pour cette région qui regroupe 20 % de la population française et contribue pour près de 30 % au PNB. Dix équipes internationales d'architectes ont d'abord imaginé des images de long terme pour une Île de France "durable", présentées dans une exposition très visitée. Le secrétariat d'État a ensuite élaboré son propre schéma, dans une vision polycentrique organisée autour de huit pôles à créer ou renforcer à assez grande distance de Paris, qu'un puissant réseau de transport collectif devra relier. À ce projet s'est opposé celui de la Région, visant plutôt à densifier et redévelopper la première couronne, déjà construite, de l'agglomération parisienne (pour "reconstruire la ville sur la ville"). Ce projet comprend lui aussi un volet important consacré au transport : un métro ou des moyens plus légers en rocade seront construits, venant en correspondance avec les radiales des lignes déjà existantes prolongées vers la banlieue. Une négociation s'est alors engagée entre l'État et la Région, pour aboutir à une solution de compromis unique, assez proche du projet initial de la Région. Sur un volume de 32 milliards d'euros, 20 devraient aller au financement des nouveaux équipements et 12 à la rénovation du réseau existant.

Après plusieurs années de crise marquées par de nombreuses grèves, la réforme des grands ports



maritimes (au nombre de sept) est enfin aboutie, après l'autre réforme qu'est la décentralisation des ports locaux et régionaux (désormais sous la responsabilité de collectivités territoriales, généralement départements ou régions). L'exploitation du port n'est plus assurée directement par l'autorité portuaire et va à des sociétés privées, les ports se concentrent sur un rôle d'animation et de planification (pour les projets d'investissement à moyen terme). Les voies ferrées portuaires sont également transmises à des entreprises ferroviaires. Les ports de Dunkerque, La Rochelle et Nantes ont passé des accords avec des concurrents de la SNCF pour créer à cette fin des OFP (opérateurs ferroviaires de proximité) mais le développement de ces nouveaux entrants du système ferroviaire, souvent comparés aux short liners américains, reste limité.

Enfin, les **États généraux du transport routier de marchandises** ont conclu une année de discussions sociales pour prévenir les conflits et anticiper sur les négociations à venir. Les points à l'ordre du jour étaient la compétitivité des entreprises françaises, l'attractivité de la profession, la réécriture de la convention collective. Mais les conclusions n'en sont pas claires, les organisations des employeurs n'ayant pas dégagé de position commune à l'égard du principe même de cette démarche, et le secrétaire d'État chargé des transports n'est pas venu clore les travaux. On note que la **Commission** européenne a créé un "**groupe d'experts** de haut niveau" pour éclairer la situation et la dynamique du marché européen du transport routier de fret. Ce mode de transport, largement dominant en Europe occidentale, ne va pas sans soulever diverses interrogations sociales, économiques et politiques.

## ● Grèce

Le pays est, comme on sait, plongé dans une profonde **crise financière** qui affecte tous les secteurs de l'économie et notamment celui des transports. Les institutions fournissant au pays les crédits lui permettant d'échapper aux taux énormes demandés par les prêteurs privés mettent à leur soutien des conditions très exigeantes de réduction du déficit et de réalisation d'actifs par la privatisation du patrimoine public. Dans le transport, la restructuration des entreprises vise des économies d'échelle et la réduction des effectifs.

L'application de la directive 91/440 de **réforme des chemins de fer** en Europe avait connu en Grèce un retard substantiel. Au milieu des années 2000, les orientations européennes furent mises en œuvre en faisant éclater le monopole national historique en sept

sociétés distinctes (respectivement en charge des infrastructures, du transport de passagers, du transport de fret, du réseau régional d'Athènes, des plates-formes logistiques, du patrimoine immobilier et enfin des travaux neufs), réunies dans une holding. On procède aujourd'hui à un retour partiel en arrière, où les infrastructures et leur gestion sont regroupées en une même entité, ainsi que les transports de voyageurs et de marchandises. Pour l'heure l'État est le seul actionnaire de cette dernière société, mais l'intention est de la privatiser. Une loi d'octobre 2010 prévoit l'installation d'une autorité de régulation en charge de l'attribution de licences aux nouveaux opérateurs à venir. La question du financement du dispositif n'est pas encore réglée.

Les **transports publics d'Athènes** sont désormais gérés par une autorité unique de planification et assurés par deux opérateurs (un ferré et un routier). Une répartition des sureffectifs vers les activités en déficit a permis, à ce jour, d'éviter les licenciements de fonctionnaires. Toutefois, les relations de travail ont été modifiées et, dans le cadre de la politique d'austérité, les rémunérations ont été abaissées.

Une réforme du secteur des **taxis** est à l'ordre du jour. Il s'agissait jusqu'à maintenant d'une profession fermée, l'exercice de l'activité étant réservé aux détenteurs d'une licence contingentée attribuée par l'administration. L'ouverture du marché n'est pas plus avancée dans la plupart des autres pays d'Europe. Avant de prendre des décisions, on procède à une évaluation des besoins à l'échelon des communes (dont le nombre a été ramené de 8 000 à 330 !), tenant compte du tourisme et des résidents non permanents. L'introduction des radio-taxis donne naissance à un segment distinct.

Parmi les débats en cours figure l'extension de la **zone piétonne centrale d'Athènes**, déclenchant une vaste opération de rénovation urbaine desservie par le tramway. Le **port du Pirée** pourrait connaître une extension de ses quais pour mieux accueillir les navires de croisière, l'aménagement d'un centre de congrès dans d'anciens bâtiments industriels, voire la construction d'une autoroute souterraine sous la zone portuaire, tandis qu'il va être raccordé à la ligne 3 du métro en cours d'extension. Parmi les manifestations de la situation sociale, on note le **refus de payer dans les transports** publics et d'acquitter un péage sur l'autoroute d'Athènes par un grand nombre d'usagers, au point que le concessionnaire demande une révision de son contrat. Enfin, la **logistique** doit être reconnue au nombre des métiers du transport, et un débat porte sur l'opportunité de créer une licence de capacité spécifique.



## • Royaume Uni

Le changement de gouvernement (avec l'arrivée au pouvoir d'une coalition des conservateurs et des sociaux-démocrates) modifie sensiblement les perspectives du secteur des transports. De manière emblématique, le gouvernement a établi un **business plan** et non une stratégie.

Malgré une politique clairement marquée par l'austérité budgétaire, il comprend un programme d'investissement. La construction **d'une ligne ferroviaire à grande vitesse** entre Londres et l'Écosse sera réalisée en trois étapes et reliant successivement Birmingham, Manchester puis Édimbourg. Après plus de vingt ans de débats, les travaux du projet **Crossrail** traversant Londres d'Est en Ouest ont commencé pour s'achever en 2017. Toutes les collectivités territoriales y sont associées et se répartissent la dépense de 16 milliards de livres. Crossrail s'inspire des exemples du RER à Paris, du S-Bahn à Berlin, de l'express subways à New York et de la liaison Nord-Sud londonienne Thameslink. La fonction de connexion est ici primordiale, puisqu'il s'agit de relier les gares terminus ferroviaires et les lignes de métro. Au long des 118 km de voie, dont 21 en tunnel, avec 37 gares à rénover dans des conditions parfois difficiles, on attend plus d'un million de voyageurs par jour.

Après deux hivers exceptionnellement rudes, y compris dans le Sud-Est du pays riche et politiquement influent, on s'interroge sur la capacité de résistance des systèmes de transport à la situation météorologique et notamment à l'hiver (**winter resilience**). Après de nombreuses annulations de trains, d'avions, de blocage de l'Eurostar dans le tunnel, un rapport indépendant a été commandité. Pour ce qui est du chemin de fer, il constate que le quart des trains ont été annulés les jours d'intempérie. Le troisième rail pour l'alimentation électrique s'avère particulièrement fragile, les difficultés sont grandes pour accoupler les rames, etc. L'amélioration du service passe par la simplification des opérations, réduisant ainsi les points de faiblesse. Par exemple, les trains ne seront plus coupés. Parmi les aéroports, Gatwick a eu le plus de problèmes, suivi par Heathrow, faute d'un équipement suffisant en chasse neige. Pour la gestion des routes, une démarche logistique est en place pour stocker le sel et investir davantage en moyens d'intervention. On a pu montrer que cette augmentation des dépenses d'exploitation des autoroutes serait socialement rentable.

Les **Jeux Olympiques** d'été commencent à Londres dans un an, et apportent à la ville des problèmes et des

bénéfices, en particulier en matière de transport. Les jeux proprement dits dureront 16 jours, ils seront suivis des jeux paralympiques et auront été précédés du 60ème anniversaire du règne de la reine, soit au total 60 jours spéciaux en une seule année. Il faut relier des sites multiples pour 600 000 spectateurs à l'intérieur de Londres, et un million de spectateurs en comptant les événements extérieurs à Londres, sans compter quelque 170 000 travailleurs et 82 000 personnes pour la "famille olympique" (sportifs et accompagnateurs divers). On n'a pas construit de ligne de transport nouvelle, mais amélioré les lignes existantes à travers de multiples projets, déjà achevés pour la plupart (hormis sur Jubilee Line où la signalisation pose encore des problèmes). La réservation de couloirs dans certaines voies routières pour le service des jeux va poser des problèmes aux livraisons, aux piétons qui veulent traverser, etc. Sera-ce l'occasion de rénover la logistique du centre ville ?

Le trafic britannique a diminué avec la crise économique et n'a pas encore retrouvé ses niveaux précédents, à ce jour. Le gouvernement veut établir une **vignette sur les poids lourds** en 2014 mais on ne connaît encore ni les tarifs ni le système de collecte envisagés. Si ce projet reprend une idée gouvernement précédent, le changement d'orientation politique consiste en général à laisser faire davantage le secteur privé et réduire le champ d'intervention du ministère.

## • Suède

La reprise économique est particulièrement vive, avec une hausse du PIB de 7,3 % en un an, accompagnée d'une forte croissance des exportations et des importations et donc aussi des transports nationaux et internationaux. Un forum sur les transports de passagers a été organisé entre le gouvernement et les divers acteurs du système, après que le fret a déjà fait l'objet d'un tel examen. Les nouveaux objectifs politiques sont le **découplage** de la croissance économique et de la croissance des transports, de passagers comme de marchandises.

On a constaté une dégradation de la ponctualité des trains, du fait des intempéries de l'hiver mais aussi de la congestion du réseau ferré. Schenker (qui appartient au groupe de la DB) reporte une part de son trafic vers la route. La concurrence s'accroît pour le transport ferroviaire de voyageurs, notamment entre Veolia et l'opérateur historique SJ. Ce dernier réagit en mettant en service un matériel renouvelé. Pour augmenter la **capacité** du chemin de fer une étude sur le



développement des trains à **grande vitesse** a été lancée, avec une méthode qui n'utilise pas le modèle classique de calcul des trafics en quatre étapes. L'option est d'utiliser au mieux les équipements existants pour limiter les dépenses. Il faut alors prendre en compte l'ensemble des trafics pour les répartir entre niveaux de service, en particulier en fonction de la vitesse.

L'objectif de la **parité des hommes et des femmes** dans l'administration (avec au moins 40 % des uns et des autres dans les effectifs) a été atteint dans tous les secteurs, sauf à ce jour pour le transport maritime.

Parmi les **orientations à moyen et long terme**, a été fixé l'objectif d'une flotte maritime indépendante des carburants fossiles en 2030 : est-il réaliste ? Le plan pour les infrastructures est révisé tous les trois ans. Le dernier exercice a envisagé l'introduction des investissements privés dans les ports, dont la spécialisation serait accentuée. Malgré les bons résultats déjà obtenus, le nombre d'accidents routiers diminue encore : où est l'asymptote basse ? Les émissions de gaz carbonique dues au transport continuent d'augmenter pour le fret mais diminuent pour les voyageurs. Pour le fret, les pouvoirs publics comptent davantage sur les super-poids lourds (diminuant la consommation d'énergie par tonne transportée) que sur le transfert modal de la route vers le fer. Le projet de pont entre Helsingor (du côté danois) et Helsingborg (du côté suédois), au Nord du pont-tunnel de l'Øresund, est à nouveau à l'étude. Enfin, on discute d'un péage urbain à Göteborg, avec un système par stations de passage comparable à celui de Stockholm en 2013 et un tarif de 1 ou 2 € par passage, avec un maximum de 6 € par jour.

Le nouveau Livre blanc de la Commission européenne envisage une utilisation intensive de la **voiture électrique** à l'horizon de 2050 : quels moyens faut-il pour y parvenir ? Après sa vente à des capitaux chinois, le constructeur d'automobiles Volvo semble maintenir ses efforts d'innovation, en particulier sur l'automobile électrique. Le sauvetage de l'autre constructeur, Saab, n'a pas encore été réglé.

## ● Mexique

La séance bénéficie de la présence d'un chercheur mexicain, Fernando Lozada, chercheur invité au Laboratoire Ville Mobilité Transport à Champs sur Marne, qui présente les événements touchant le système de transport survenus récemment dans son pays.

La compagnie de **transport aérien** de passagers la plus ancienne du pays, Mexicana de Aviación, a cessé son activité en 2010 et Aeroméxico reste la seule compagnie mexicaine disposant d'un réseau intercontinental. D'autres compagnies, proches du modèle des low cost, opèrent sur le marché intérieur. Les aéroports sont gérés par des entreprises privées, notamment une filiale d'ADP (Aéroport de Paris).

Le **transport routier de passagers**, notablement intense sur les longues distances sur autoroute, relève pour l'essentiel de cinq grandes entreprises. La libéralisation du marché a permis l'apparition d'un service de luxe pour le transport urbain (avec des cars confortables, équipés de la Wifi pour permettre aux voyageurs d'utiliser leur ordinateur, etc.), contrastant avec le transport collectif usuel dont, de manière générale, la qualité est mauvaise. Il n'y a pas de politique publique fédérale dans ce domaine. Quatre villes ont installé des bus à haut niveau de service, dont tout récemment Guadalajara s'inspirant du modèle de Bogota. Ces BRT (bus rapid transit) font barrière à la construction de tramways ou métros, plus coûteux et difficiles à réaliser car les maires ont des mandats de trois ans non reconductibles... Il existe aussi un trafic de contrebande de voitures américaines dans la zone frontalière, avec une forte pression pour les enregistrer alors qu'elles sont en très mauvais état et fort polluantes.

Pour le **fret**, le transport routier est le mode dominant car, à la différence des États-Unis et du Canada, le fer joue ici qu'un rôle mineur. Malgré les accords de libre échange, les camions mexicains n'entrent pas aux USA. Le fret transfrontalier est pris en charge par des binômes d'entreprises de part et d'autre de la frontière (El Paso), mais la congestion est très forte. On envisage la mise en place d'une navette ferroviaire et d'un traitement douanier efficace du côté mexicain (sans ignorer le grave problème des mouvements de drogue).

Sans entrer dans un long commentaire, cet exposé montre que, si les questions à l'ordre du jour sont à peu près les mêmes dans un grand nombre de pays du monde, les structures mêmes des systèmes de transport sont profondément différentes. La connaissance du transport en Europe gagne à des comparaisons plus larges, comme l'OPSTE l'a déjà fait récemment dans sa session consacrée aux trains à grande vitesse.



Cette synthèse a été établie à partir des contributions de :

- Michel **Beuthe**, Facultés Universitaires Catholiques de Mons (Belgique)
- Antoine **Beyer**, Université de Paris 4, Paris (France)
- Michael **Browne**, Université de Westminster (Royaume Uni)
- Bertil **Carstam**, consultant, Stockholm (Suède)
- Tristan **Chevroulet**, Itéral Management, Lausanne (Suisse)
- Rafael **Giménez Capdevila**, Institut d'études territoriales, Barcelone (Espagne)
- Catharina **Horn**, Université technique de Dresde (Allemagne)
- Séraphin **Kapros**, Université de la mer Égée, Chios (Grèce)
- ainsi que de Fernando **Lozada**, (chercheur mexicain invité au Laboratoire Ville Mobilité Transport à Champs sur Marne).

Observatoire des politiques et des stratégies de transport  
en Europe

MEDDTL/CGDD/SEEIDD/MA  
Tour Voltaire  
92055 LA DEFENSE CEDEX

Directeur de la publication : M. Michel Savy