



## Éditorial

La séance consacrée par l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe aux "événements marquants" pendant l'année 2012 est inévitablement sous le signe de la **crise économique internationale**, présente partout en Europe mais avec des formes et des intensités très diverses. Une séance précédente avait déjà traité de ses effets à court terme sur le transport, en termes de volume d'activité notamment. Il s'agit ici davantage de conséquences plus générales voire structurelles : situation économique et sociale (marquée par le chômage, la précarité, les tensions politiques et interrégionales, etc.), situation budgétaire (tant au niveau des gouvernements centraux que des collectivités territoriales), et leurs conséquences sur les perspectives du système de transport, sur les politiques publiques adaptées à de telles circonstances.

Il n'est pas étonnant que le **thème de la programmation et du financement des investissements en infrastructures** dans un contexte de contrainte budgétaire très forte revienne systématiquement, d'un pays à l'autre. Par référence à des schémas d'orientation souvent récents mais qui paraissent aujourd'hui exagérément ambitieux, quelle sélection opérer entre les multiples projets, comment en réduire le coût en envisageant des solutions alternatives, comment les financer ?

Comment aussi concilier **l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques** qui s'impose, pour restreindre le poids de la dette publique, et le souci de **développement durable** qui, quelle que soit la situation macroéconomique, reste impératif ? Faut-il aussi renoncer aux vertus contra-cycliques des grands travaux, quand le chômage augmente et notamment dans l'industrie du BTP ? Ces questions se posent partout en Europe, la comparaison des situations, des débats, des réponses est riche d'enseignements. L'exercice a en outre une dimension proprement européenne, à l'heure où le budget de l'Union pour les années à venir, et notamment les capacités communautaires à intervenir avec les États membres pour le développement des RTE-R (réseaux transeuropéens de transport), est en discussion.

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

### SOMMAIRE

Éditorial .....	1
Des événements marqués par la crise .....	2 à 8

## • Allemagne

Le transport routier de marchandises montre une certaine **reprise** en **Allemagne**, le volume de l'année 2011 dépasse celui de 2010, surtout pour les échanges intérieurs à courte distance. Le système de péage LKW Maut (Lastkraftwagen-Maut, péage pour les poids-lourds) montre aussi une augmentation des parcours sur autoroute, notamment du fait des véhicules étrangers (et en premier lieu polonais). Sur des recettes totales de 2,3 milliards d'euros, 860 millions sont payés par les véhicules étrangers. Une clause d'ajustement des prix du transport en fonction des variations de ceux des carburants a été mise en place, le nombre de faillites diminue. Pourtant, on n'a toujours pas retrouvé les trafics de 2008.

Le **cabotage** routier (production de transport national par un transporteur communautaire ressortissant à un autre pays) représente 2,6 % du transport intérieur et est en augmentation, assuré principalement par des transporteurs polonais mais également néerlandais, luxembourgeois et autrichiens. De grands commissionnaires allemands en sont souvent commanditaires.

Le **transport ferré de fret** a augmenté en 2011, tant en termes de tonnes que de tonnes-kilomètres, et l'ensemble des opérateurs (la DB et les nouveaux entrants) profitent de cette reprise qui concerne le transport national (conventionnel et combiné) alors que le transit et le transport international ont diminué. Les problèmes de capacité réapparaissent, les marges de manœuvre restent faibles. Les concurrents de la DB assurent environ 25 % des tonnes-kilomètres du transport de fret par le rail.

Le transport **fluvial** a diminué sur la même période, notamment le transport par bateau citerne, mais une part de cette baisse est due aux difficultés météorologiques et à la mauvaise navigabilité du réseau.

Le secteur de la **messagerie** est en expansion, mais une récente enquête a fait apparaître les conditions de travail difficiles de cette spécialité (les livreurs doivent effectuer jusqu'à 75 arrêts par jour). Le nombre de livraisons est en augmentation du fait du développement du **commerce électronique**, qui par sa puissance pèse sur les prix. Seuls la Poste et UPS échappent à ces pressions.

Le nouvel **aéroport** de Schönefeld a été ouvert, après que les problèmes de protection contre l'incendie eurent entraîné un second retard, les autres aéroports berlinois vont fermer et permettre de vastes opérations d'urbanisme.

Les ensembles routiers de grande taille (**EMS**, European Modular System parfois dénommés giga-liners) ont été expérimentés sur un ensemble de routes allemandes. Le poids total autorisé en charge est resté limité à 40 t pour dédramatiser le problème, les ministres des transports des Länder étant généralement hostiles à l'introduction de ces véhicules. Ceux-ci sont équipés de caméras pour observer les comportements des automobilistes alentour, mettant l'expérience sous le signe de la sécurité.

La réflexion sur les **plates-formes** logistiques (GVZ, Güterverkehrszentrum) porte sur leur insertion dans leur environnement, avec le développement de l'intermodalité du transport, l'organisation de ports secs maritimes et fluviaux, le soutien à l'industrie.

Un débat est en cours sur le volume des **investissements en infrastructures** (pour ce qui est du transport fluvial par exemple, faut-il réduire les ambitions en se concentrant sur les grands axes ?). Il convient d'établir un plan de cadrage alors que le schéma directeur d'aménagement du territoire n'a pas de hiérarchisation claire de ses projets, ni de solution assurée de financement. Une somme de 50 milliards d'euros à la charge du Bund est envisagée pour la période 2011-2015, avec un complément des Länder. Elle serait ventilée entre le rail (20 milliards), la route (25) et le fleuve (5).

## • Espagne

Les événements concernant le système de transport ne peuvent pas, en **Espagne** comme ailleurs, être dissociés du contexte général de la crise. Celle-ci combine des déterminants généraux (la crise du système bancaire et financier international déclenchée en 2008) et des caractéristiques propres, en particulier l'importance qu'a tenue dans l'économie espagnole le secteur du bâtiment et des travaux publics. L'un réagit sur l'autre, quand la dépréciation des actifs immobiliers accentue la crise bancaire. Il s'ensuit un sentiment général de perte de légitimité des institutions avec une remontée des tensions territoriales, entre le renforcement du nationalisme espagnol et par réaction celui des nationalismes basque et catalan. L'État doit-il se recentrer ou, au contraire, évoluer vers une décentralisation plus radicale, en matière fiscale notamment, en particulier pour la Catalogne ? La politique d'austérité touche en tout cas tous les niveaux institutionnels, d'autant que les dépenses sociales sont pour l'essentiel du ressort des communautés autonomes.

Pour ce qui est des **investissements dans les infrastructures** de transport, l'État central n'est plus en mesure de tenir tous les engagements pris, y compris pour des segments du RTE-T (le réseau transeuropéen de transport, où le gouvernement espagnol a fait inscrire en octobre 2011 jusqu'à cinq itinéraires



ferroviaires). Le bilan des dépenses passées n'est pas toujours satisfaisant, avec en particulier la construction d'aéroports ne recevant aujourd'hui aucun trafic. Le programme de construction de lignes ferroviaires à grande vitesse est maintenu vers l'Estrémadure (alors que le Portugal a arrêté son propre projet) et vers la Galice, mais reporté en ce qui concerne le corridor méditerranéen. Les liaisons vers la France à travers des Pyrénées, sur les côtés basque et catalan, se poursuivent. La LGV Barcelone-Perpignan devrait être entièrement opérationnelle vers la mi-2013..

La gestion de l'ensemble des **aéroports** continue à relever d'une entité centralisée, l'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). La tentative de réforme avec la privatisation de 49 % du capital a échoué (elle n'a pas été menée à terme par le précédent gouvernement et le gouvernement actuel l'a suspendue), réforme qui devait autonomiser la gestion des aéroports de Madrid et de Barcelone. Va-t-on vers une nouvelle privatisation ? Avec la crise, les acheteurs potentiels ne sont pas nombreux, car l'AENA est très endettée. Un des enjeux de cette réforme est l'organisation du réseau aéroportuaire espagnol : Madrid sera-t-il le seul hub pour les relations long-courrier ou Barcelone pourra-t-il aussi jouer un tel rôle ? La récente cessation d'activité de Spanair (compagnie aérienne associée à SAS et soutenue par les collectivités catalanes) affaiblit les chances de Barcelone.

Si le mouvement de protestation des "indignés" (indignados) était très hétéroclite, il en est resté une manière inédite d'intervention politique. De nouvelles formes de contestation sont apparues contre des décisions gouvernementales touchant le système des transports, qu'il s'agisse de l'augmentation des tarifs des **transports collectifs** ou de celle des péages autoroutiers. En effet, la politique d'austérité entraîne la réduction des services de vélos en libre service ou des bus urbains dans les villes moyennes, tandis que les tarifs des transports publics dans les grandes agglomérations sont fortement augmentés (la hausse est de 12 % à Barcelone et de 11 % à Madrid, soit des taux bien supérieurs à l'inflation). Les pouvoirs publics affichent l'objectif d'augmenter le taux de couverture des dépenses des transports collectifs par les recettes commerciales (en 2011 celui-ci n'atteignait que 42 % à Barcelone).

L'échec économique des concessions autoroutières autour de Madrid, du fait d'un trafic très inférieur aux prévisions, a porté le gouvernement central à l'octroi de compensations aux concessionnaires comme l'allongement des concessions rentables, qui se trouvent dans d'autres régions. Cette annonce a déclenché une nouvelle vague d'indignation contre les péages autoroutiers en Catalogne. Une réflexion est lancée sur la mise en place d'un péage sur les autoroutes aujourd'hui gratuites, qui concernerait les voitures particulières et non les seuls poids lourds.

## • France

La **France** sort d'une longue période électorale, dans laquelle pourtant les transports n'ont guère été évoqués, ni pour faire le bilan de la législature passée ni pour élaborer des programmes précis dans ce domaine. Une Commission nationale vient d'être mise en place pour construire un nouveau schéma national de mobilité durable à la place du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) jugé non compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques.

Dans une conjoncture économique défavorable, les difficultés ont touché de grandes entreprises telles que Seafrance (pour les ferries à travers la Manche), Novatrans (transport rail-route) ou le Sernam (messagerie). En 2011, le volume de fret est resté inférieur de 11 % à celui de 2008.

L'activité du BTP a diminué, alors que les matériaux de construction représentent une part très importante du transport total, tandis que baisse aussi le transport international assuré par le pavillon routier français. Les prix du transport routier de marchandises ont retrouvé le niveau de 2008.

Pour la mobilité des personnes, il semble qu'une nouvelle logique de croissance du transport routier national s'est installée : le gain est de 10 % entre 2008 et 2011, pour une baisse de 20 % du fret, mais la mobilité par TGV s'est stabilisée.

En application des conclusions du Grenelle, l'écotaxe (redevance d'usage de la route) lancée dès 2009 devrait entrer en vigueur en 2013 pour les poids-lourds de plus de 3,5t sur 15 000 km de routes et autoroutes non concédées. L'impact sur le coût du transport routier devrait se situer entre 5 et 13 %, avec un apport d'un milliard d'euros à l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France). Une modulation géographique de cette écotaxe est envisagée pour ne pas pénaliser l'économie des régions périphériques telles que la Bretagne, l'Aquitaine ou Midi-Pyrénées. On ne sait encore comment ce surcoût, de l'ordre de 12 c/km en moyenne, sera répercuté sur les chargeurs.

Destiné à préciser les orientations du Grenelle et organiser leur application, le SNIT (Schéma national des infrastructures de transport) est encore à l'état de projet, dans sa version d'octobre 2011 faisant suite à un "avant projet" de juillet 2010 et à un "avant projet consolidé" de janvier 2011. Il prévoit un montant d'investissements de 245 milliards d'euros d'ici à 2030, dont une forte part destinée à la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse. Par ailleurs, la régénération du réseau ferré existant est déjà lancée, pour un montant à terme de 13 milliards d'euros. Avant même de faire l'objet d'une décision politique formelle, ce projet de schéma est remis en discussion, tant



semblent irréalistes les montants de dépense envisagés dans le contexte économique actuel, en particulier pour ce qui touche les finances publiques.

Le débat porte à la fois sur une sélection plus sévère des projets, leur étalement dans le temps, la recherche de variantes moins coûteuses (telles que la modernisation d'une ligne ferroviaire existante plutôt que la construction d'une ligne à grande nouvelle entièrement nouvelle), sans oublier les modes de financement (additionnant financements publics nationaux et régionaux, financements communautaires et financements privés dans le cadre de PPP). Il faut noter que les collectivités territoriales sont également demandeuses de solutions moins coûteuses, car elles ont elles aussi de sévères contraintes budgétaires.

Abordant en particulier les problèmes de structure du système ferré, les "Assises du ferroviaire" tenues fin 2011 ont permis d'envisager une révision de la réforme de 1997 ayant débouché, pour séparer la gestion des infrastructures de celle des services comme le voulaient les décisions communautaires, sur la création de RFF. Le dispositif actuel (selon lequel le gestionnaire d'infrastructures RFF délègue à l'opérateur historique SNCF, son principal client, la maîtrise d'ouvrage des travaux d'entretien) est complexe, ambigu, source de conflits de compétence, de mauvaise qualité et de surcoût des travaux. Une solution envisagée serait proche du choix de l'Allemagne qui a regroupé ces différentes fonctions, sous la forme d'entités séparées au sein d'une holding unique (DB AG), DB Netz étant en charge de l'infrastructure en disposant en propre des moyens nécessaires.

Dans le transport aérien, Air-France est confronté à la concurrence des transporteurs low cost et des compagnies du Golfe et a lancé un plan rigoureux de réduction de ses coûts.

Dans le domaine maritime et fluvial, on note enfin la coopération mise en place entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris au sein de la structure Haropa.

## ● Italie

Si l'Italie est, comme d'autres pays, confrontée à une crise profonde, on peut penser que l'analyse qui en a été faite a porté trop exclusivement sur les aspects politiques (la gouvernance) et financiers, négligeant le **système de production**.

Or un changement radical s'est engagé à partir de 2002, quand les entreprises n'ont plus reçu les apports de capitaux nécessaires à leur croissance et que les investissements sont massivement allés à la finance ou à l'immobilier, tandis que s'exerçait une pression pour la baisse du coût du travail. Il en résulte un très faible niveau d'entrée sur le marché du travail, une grande précarité : la dualité du système sépare les entreprises

de plus de 15 salariés pratiquant les contrats de travail à durée indéterminée de l'énorme masse des petites et très petites entreprises déréglementées aux salaires très bas. Le taux de chômage est de 32 % chez les jeunes, plus encore dans le Sud du pays, et la pauvreté est vaille que vaille palliée par la solidarité familiale.

La mécanique et la sidérurgie ont choisi une stratégie particulière, ne visant pas la réduction du coût du travail mais la ré-internalisation des fonctions précédemment sous-traitées et l'augmentation des compétences. Certains prestataires logistiques ont accompagné leurs clients dans leur internationalisation. Une nouvelle phase s'ouvre ainsi pour la **logistique**, après le mouvement d'externalisation pour flexibiliser les coûts et la mise à disposition de friches industrielles ou terrains agricoles par les collectivités locales pour construire des bâtiments et des plates-formes logistiques. Depuis 2008, le marché immobilier professionnel s'est effondré, un fort mouvement de rationalisation est en cours. Les bâtiments récents sont mieux construits (ils satisfont à des normes plus rigoureuses, sont destinés à des clients déjà identifiés et selon des contrats de longue durée, avec pourtant des prix de location plus bas). Après une période de difficultés (des tarifs trop élevés entraînant des départs d'entreprises), les Interporti (le réseau de plates-formes logistiques intermodales ayant jadis fait l'objet d'un schéma national d'aménagement) retrouvent une dynamique car ils sont recherchés pour la sûreté qu'ils procurent aux entreprises, la fourniture d'énergie, le développement de la logistique urbaine, la connexion au rail, etc. On note que le secteur privé s'intéresse aussi à ce type d'équipement, comme à Plaisance (Piacenza).

Pour le transport de **fret**, la dynamique est assurée par la route, d'autant que les opérateurs ferroviaires concentrent leurs projets sur la grande vitesse de voyageurs. Le transport combiné rail-route a substantiellement reculé. Le seul signe positif récent est le lancement réussi d'une société ferroviaire par la région Émilie Romagne, en partenariat avec Trenitalia. Pour ce qui est de la route, le gouvernement de l'époque avait approuvé en 2008 une loi établissant un observatoire réunissant des professionnels et des fonctionnaires pour fixer un coût minimal d'exercice et un coût minimal de sécurité du transport, assurant en outre la prise en compte dans les prix du transport des variations des prix du carburant. Les chargeurs attaquent cette disposition en y voyant une réintroduction de la tarification obligatoire. Face aux phénomènes de concurrence, les organisations professionnelles de routiers se sont divisées. La FAI (Federazione Autotrasportatori Italiani) regroupe des PME sur des bases radicales pour mener des grèves et faire pression sur le gouvernement. Le tribunal administratif va se prononcer pour établir si cette loi est constitutionnelle ou contraire à la réglementation européenne. Si la loi est abrogée, on peut s'attendre à un conflit important avec les routiers. Quant à l'idée d'un tarif unique évoquée par certains, elle n'est guère pertinente car elle s'appliquerait à des conditions d'exploitation très différentes, comme le montre l'écart entre le tarif officiel actuel (1,2 €/km) et le prix pratiqué



par les transporteurs des pays de l'Est de l'Europe (0,8 €).

Dans le domaine du **transport ferroviaire de voyageurs**, on note l'apparition d'un nouvel opérateur de train à grande vitesse, NTV (Nuovi Trasporti Viaggiatori, sous la marque Italo) avec pour actionnaires fondateurs Todd, FIAT et l'interporto de Nola (près de Naples) auxquels se sont jointes la SNCF et la banque Intesa. Il a passé une commande de 25 trains à Alstom. Après avoir tenté de s'opposer à cette entrée sur le marché, il semble que Trenitalia ait trouvé un accommodement avec le nouvel opérateur, qui essaie de son côté de créer une nouvelle image du voyage en train, inspirée de la croisière.

Enfin, le gouvernement vient de publier une **liste d'infrastructures** à financer en dépit des problèmes de dette publique, à condition que la contribution européenne soit confirmée, et comprenant notamment la liaison Lyon-Turin.

## • Grèce

La **Grèce** est en proie à une crise économique, sociale et politique particulièrement forte à l'intérieur de la crise en Europe. La situation des finances publiques a amené une intervention de la "troïka" composée de la Commission européenne, de la Banque centrale européenne et du Fond monétaire international, sur la base d'un mémorandum fixant les orientations des politiques publiques visant à diminuer drastiquement les dépenses, en contrepartie du renoncement à une forte partie des créances de la part des banques et de l'attribution d'un crédit important de la part des institutions européennes et du FMI. Le système des partis qui a organisé la vie politique depuis la chute du régime des colonels en 1974 est remis en cause. Pour autant, le pays est engagé dans la **spirale de la décroissance** qui, réduisant les ressources fiscales de l'État, rend la réduction du déficit plus difficile encore, tandis que les créanciers privés demandent des taux d'intérêt de plus en plus forts pour compenser un risque plus grand. La défaillance de l'État et la sortie de l'euro (s'accompagnant d'une dévaluation de plus de 50 %) sont un scénario désormais ouvertement évoqué, en dépit des démentis des autorités européennes. La **situation sociale** est particulièrement difficile, avec la baisse du salaire minimal, des retraites, des rémunérations des fonctionnaires et la hausse du chômage.

La politique des transports est évidemment fortement touchée par ces réductions des dépenses publiques, accompagnées d'un vaste plan de privatisations.

Quelques travaux **d'infrastructures** ont pourtant été confirmés : le tunnel complétant la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Athènes et Thessalonique, commencée dès les années 80, le terminal rail-route de

Thriassion relié au Pirée et le redémarrage de l'extension du métro d'Athènes vers Le Pirée.

Dans le domaine **aérien**, l'opérateur historique désormais privatisé, Olympic, n'est guère en concurrence avec la compagnie Egean en dehors de quelques axes internationaux. Un nouvel opérateur, Cyprus Airlines, est entré sur le marché mais il travaille en partenariat avec les précédents (code sharing) pour les autres destinations que la desserte de Chypre. On s'attend à une baisse de 20 % de la fréquentation cette année, mais les modèles économétriques de prévision ne marchent plus dans la période de chaos actuelle.

La société **ferroviaire** TrainOSE, compagnie ferroviaire assurant le transport de voyageurs et de marchandises, détenue par l'État et issue de l'opérateur historique intégré OSE, est contre toute attente bénéficiaire. Il vrai que l'on a fermé toutes les lignes secondaires, sauf l'Intercity entre Athènes et Thessalonique, que la tarification est modulée, que l'achat de billets peut se faire sur Internet et qu'une part du personnel a été licenciée. Du coup, la valeur de l'entreprise est trop forte pour une privatisation rapide !

Le prix du carburant a doublé en trois ans, le **trafic** d'automobiles et de poids lourds sur les autoroutes a fortement diminué (avec une chute de 40 % en 2009) et les concessionnaires demandent d'autres contrats à l'État (alors que la hausse des péages diminuerait encore le trafic et rendrait l'équilibre financier encore plus difficile). On constate évidemment une montée de l'usage du vélo et une moindre congestion routière, mais ce n'est pas le résultat d'une volonté écologique...

## • Pologne

En **Pologne**, le **championnat d'Europe de football** a été un grand événement partagé avec l'Ukraine. Ce fut l'occasion d'un gros effort d'équipement technique, nécessaire de toute manière, malgré la crise économique internationale.

Des problèmes structurels sont à l'ordre du jour, outre la situation macroéconomique : réforme des retraites, du marché du travail, perspectives démographiques négatives (chute de la population), système de santé insuffisant, etc. Le dispositif de transport a lui aussi des retards à rattraper, pour la construction des autoroutes notamment alors que les coûts de construction augmentent. Le pays dispose d'importantes réserves de gaz de schiste qu'il entend exploiter, malgré quelques réticences locales. La croissance économique est soutenue (avec un taux de 4,3 % en 2011 contre 1,5 % pour l'ensemble de l'Union européenne, et les prévisions pour 2012 sont de 3 %). De 2000 à 2011, le PIB a crû de 53 %. Les échanges internationaux et les transports intérieurs et internationaux connaissent une croissance plus rapide encore, avec une croissance du fret de 14 % en 2011 en termes de tonnes-kilomètres et



de 16 % pour le seul fret routier. Le **pavillon routier polonais** est devenu le premier caboteur communautaire, et le deuxième pavillon d'Europe pour le trafic total.

Quatre **aéroports** modernes ont été mis en service pour le championnat d'Europe de football. La nouvelle compagnie Olt Express assure des services régionaux intérieurs beaucoup moins chers que ceux des compagnies traditionnelles, tandis que le transport ferré de voyageurs (trains et gares) est en cours de modernisation.

Le **parc automobile** atteint 17 millions de véhicules, soit un taux de motorisation de 463 véhicules pour 1 000 habitants, mais il comporte de nombreux véhicules d'occasion importés anciens.

Le trafic des **ports** maritimes s'est stabilisé, le transport de conteneurs par la route en liaison avec l'Allemagne augmente. Le port de Gdansk a ouvert un terminal qui peut accueillir les plus grands porte-conteneurs en service dans le monde.

Avec le soutien de l'Union, les **investissements** routiers se poursuivent plus intensément que les investissements ferroviaires. Après 2014 les perspectives sont moins claires, les aides européennes devenant moins abondantes et prenant davantage la forme de prêts que de subventions.

Les **"transports intelligents"** se développent également, car toutes les grandes villes veulent un système moderne de gestion du trafic.

Les **accidents routiers** demeurent nombreux, avec 4 000 morts par an principalement du fait de comportements dangereux. On compte aussi des accidents ferroviaires, du fait de défaillances techniques (le système européen de surveillance du trafic ferroviaire ERTMS, European Rail Traffic Management System, ne fonctionne pas encore convenablement).

Le gouvernement a élaboré une **"Stratégie 2020"**, présentée au Parlement après deux ans de travaux préparatoires portant sur tous les domaines, dont l'aménagement du territoire et le transport. Un accord sur l'aménagement a été conclu, marquant une nouvelle étape après 20 ans de transition vers l'économie capitaliste. Pour le transport, l'objectif est d'améliorer l'accessibilité des régions en limitant la consommation de ressources. Le financement des projets sera assuré en combinant des sources multiples : fonds national ferroviaire, fonds national pour le fluvial, fonds communautaires, fonds privés (mais les partenariats public - privé portent sur de petits projets, la loi est très restrictive à cet égard), recettes des péages d'autoroutes, crédits des banques, contrats territoriaux. On compte que les investissements en transport représenteront de 1,2 à 1,6 % du PIB tout au long de la période à venir pour atteindre d'ici à 15 ans une dotation satisfaisante en autoroutes, en trains rapides (18 villes seront ainsi reliées), en accès aux aéroports, avec en

outre le développement du transport intermodal de marchandises.

## • Suisse

En 2010, les **orientations générales** de la politique générale des transports en Suisse ont été rappelées par le ministre en charge de l'énergie, de l'environnement et des communications. De manière générale les usagers (et non l'ensemble des contribuables) devront contribuer davantage au financement du système de transport. La décision a été prise de sortir à terme du nucléaire et de compléter le schéma national autoroutier par les derniers kilomètres manquants, sans aller au-delà, tout en renforçant la télématique des transports pour améliorer l'usage des capacités en place. On constate pourtant une aggravation du phénomène des goulots d'étranglement et quelque 300 km de routes sont à aménager. On envisage le transfert de certaines routes cantonales au niveau fédéral en augmentant la vignette autoroutière.

Le transport **aérien** se développe. Tiré par la croissance de la compagnie Swiss (qui appartient au groupe Lufthansa), le trafic de Zürich atteint 24 millions de voyageurs, celui de Genève, tiré par EasyJet, 13 millions, celui de Bâle 5 millions. La baisse de l'euro et du dollar face au franc suisse facilite la mobilité et le développement des compagnies low cost. Le gouvernement a d'ailleurs fixé un taux de change plancher visant à limiter la revalorisation du franc, car celle-ci amoindrit la compétitivité de la production nationale et encourage les délocalisations (notamment dans l'industrie de la mécanique et des high techs).

Dans le cadre institutionnel de la démocratie directe helvétique, une initiative populaire propose une plus forte **implication du conseil fédéral** dans les transports publics, en soutien à l'action des cantons. Il s'agit en fait d'élaborer un contre-projet de FAIF (plan de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire) pour réaliser le programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES), à voter en 2014. L'augmentation des moyens se ferait par l'augmentation des taxes sur les carburants. Le niveau fédéral financerait les trains régionaux, tandis que les cantons développeraient les transports cantonaux.

L'aménagement du tunnel ferroviaire du **Gothard** se poursuit, son entrée en service pourrait participer à un réaménagement assez général des flux de fret sur le territoire, avec également des répercussions sur le transport fluvial, routier, etc. Néanmoins les possibilités de transfert modal sont limitées, sauf à envisager des hausses conséquentes des péages routiers.



Cette synthèse des travaux de l'OPSTE s'appuie sur les contributions de :

- Antoine **Beyer**, Université de Paris 4, Paris (France)
- Sergio **Bologna**, Progetrasporti (Milan, Italie)
- Jan **Burnewicz**, Université de Gdansk (Pologne)
- Rafael **Giménez Capdevila**, Institut d'études territoriales, Barcelone (Espagne)
- Catharina **Horn**, Université technique de Dresde (Allemagne)
- Séraphin **Kapros**, Université de la mer Egée (Grèce)
- Tristan **Chevroulet**, Itéral Management, Lausanne (Suisse)
- avec la participation de **Jean-Dominique Blardone**, chargé de l'évaluation de politique de transports multimodales et grands projets au service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.



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