

## Événement marquants

### Éditorial

**La** séance est consacrée, comme une fois chaque année, aux "**événements marquants**". Chaque expert membre de l'OPSTE sélectionne de manière indépendante les faits qu'il pense les plus susceptibles d'intéresser ses collègues, pour mieux comprendre le fonctionnement des systèmes de transport en Europe, saisir les évolutions et les débats en cours, anticiper sur les choix à venir.

La récolte 2013 est particulièrement riche. Elle marque bien sûr l'impact d'une **crise** économique et sociale qui se prolonge, touchant inégalement les divers pays mais partout sensible. La crise se traduit par un **ralentissement** des activités de transport, généralement plus marquée encore que celui de l'activité générale (on vérifie une fois encore que le volume de transport amplifie la conjoncture macroéconomique, à la baisse comme à la hausse, certains y voient même un indicateur avancé, signalant les changements généraux dès leurs premiers frémissements). Mais au fléchissement quantitatif s'ajoute une **modification qualitative**, peut-être plus durable que la crise elle-même, des mobilités des gens et des choses.

Ainsi, la crise ne fige-t-elle pas le système de transport. Du côté du "business", elle peut précipiter les **restructurations**, les faillites d'entreprises en difficulté, les fusions-acquisitions. L'**innovation** est plus que jamais une arme de concurrence pour capter une demande chétive et en position de force face à une offre surabondante. Du côté des **politiques publiques**, le changement est également très marqué. Le diagnostic esquissé dans le bulletin Transport / Europe n° 32 de novembre 2012, relatif aux événements marquants de l'année passée, se confirme. La charge de la dette de nombreux pays réduit les possibilités de financement et contraint à des réorientations stratégiques, voire à des révisions radicales. L'heure n'est plus aux grands travaux à la rentabilité sociale incertaine, d'autant que la population est, plus que naguère, sceptique quant à l'utilité de certains d'entre eux et que les craintes des riverains des nouveaux équipements s'expriment plus vigoureusement, serait-ce au prétexte de l'écologie. L'entretien et la modernisation de l'équipement en place

ne peuvent plus être négligés. Le souci est plus grand pour les transports "du quotidien", selon l'expression en vogue, pour le lien entre transport et aménagement urbain, sans oublier une préoccupation énergétique et environnementale que l'urgence économique ne saurait supprimer.

Contrainte économique, préoccupations écologiques, changement des structures démographiques, des habitudes et des attentes : un vaste ensemble de facteurs pousse à l'émergence de nouvelles pratiques, facilitées par une innovation technique et organisationnelle interne au transport ou plus générique (en matière de traitement de l'information notamment). Ces **nouvelles mobilités**, parfois présentées comme constitutives d'une "ville intelligente" (smart city) encore à inventer feront, comme telles, l'objet de la prochaine session de l'Observatoire.

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

### SOMMAIRE

Editorial .....	1
OPSTE sur les événements marquants ..	1 à 8

### • Allemagne

La conjoncture économique en **Allemagne**, se caractérise par une faible croissance du PIB, mais néanmoins un faible niveau de chômage. Des négociations sociales viennent de déboucher sur des hausses de salaire, susceptibles de contribuer à une relance à échelle nationale et européenne.

Le **ralentissement économique** se traduit par une légère baisse du transport de fret (-1,8 % en 2012 en termes de t.km, ce fléchissement devant être partiellement effacé par une hausse attendue de 1,3 % en 2013) touchant tous les modes terrestres. Le transport maritime est en légère croissance (+1,8 %, du fait du trafic de conteneurs). La répartition modale des transports terrestres de fret est à



l'heure actuelle de 71 % pour la route, 17 % pour le fer, 9 % pour la voie d'eau et 3 % pour les oléoducs.

Pour les personnes, on a constaté une baisse de 1 % du trafic (tant en termes de nombres de passagers que de passagers-kilomètres) et on attend une hausse de 0,5 % en 2013. Cette évolution globale se différencie selon les modes : recul de 1,5 % de l'automobile, progrès du rail (+3,4 % en p.km, surtout sur les longues distances). On observe un report du transport aérien vers le rail, alors que Lufthansa concentre ses vols sur les deux *hubs* de Francfort et Munich et supprime un certain nombre de liaisons directes de ville à ville. La répartition modale pour les personnes (en termes de p.km) est de 5 % pour l'air, 8 % pour le fer, 7 % pour les transports collectifs sur route et enfin 80 % pour l'automobile.

En matière d'**infrastructures**, le tribunal administratif fédéral (qui siège à Leipzig) confirme le couvre-feu à l'aéroport de Francfort entre 22:00 et 05:00, ce qui bouleverse la gestion de la plate-forme et amène des milliers de voyageurs à dormir sur place. L'ouverture du nouvel aéroport de Berlin Brandenburg est attendue en 2014, voire en 2015. Le coût de ce chantier a plus que doublé depuis les estimations initiales, en particulier du fait d'erreurs de conception du système de sécurité, et un audit des problèmes pendants est en cours. Entre temps, le vieil aéroport de Tegel reste en service.

Le port en eau profonde à Wilhelmshaven vient de faire l'objet d'un investissement d'un milliard d'euros, portant sa capacité à 2,7 millions d'EVP (conteneurs "équivalent vingt pieds") et permettant l'accueil des plus grands navires. Pour autant, l'accès terrestre reste difficile. Dans la conjoncture actuelle, ce pari sur la croissance future est audacieux : au mois de mars, Eurogate (manutentionnaire portuaire indépendant, présent dans une dizaine de sites en Europe) a établi un chômage partiel pour les 12 mois à venir. Le problème de surcapacité se pose sur tout le *range nord*.

En mai 2012, un rapport a fait le bilan des 17 grands projets d'infrastructures de transport Est-Ouest lancés à partir de 1991 lors de la réunification politique de l'Allemagne, d'un montant de 40 milliards d'euros, ce vaste programme étant en cours d'achèvement. Toutefois, le consultant Planco a estimé que le développement des *hubs* fluviaux le long du Rhin tend à laisser de côté la partie orientale du pays.

## ● Belgique

La réorganisation de l'**opérateur ferroviaire historique**, la SNCB, est toujours en débat en **Belgique**. Quels seront la place et le rôle de la holding face à ses différentes branches (infrastructure, fret, transports régionaux, grandes lignes, etc.) ? Un enjeu central est de caractère social, puisqu'il s'agit du maintien d'un statut unique de cheminot assuré jusqu'ici par la holding, alors que la réorganisation prévoit en principe la division en deux unités indépendantes responsables respectivement des

infrastructures et des opérations de transport. Ceci n'a pas empêché la vente de la filiale fluviale de la SNCB à un opérateur autrichien.

Le service de trains à grande vitesse **Fyra** avait été lancé en avril 2012 par une entreprise associant les chemins de fer néerlandais (NS) et les chemins de fer belges (SNCB) pour relier Bruxelles et Anvers à des villes néerlandaises non desservies par le Thalys. Au bout de 36 jours, l'exploitation a été arrêtée. 21 rames avaient été commandées à Ansaldo-Breda (du groupe Finmeccanica), mais malgré de longs délais de livraison les incidents techniques se sont multipliés. Les gouvernements belge et néerlandais ont dès lors décidé de casser le contrat avec le constructeur, et l'on ignore à ce jour les suites judiciaires de cette affaire et quelle sera la solution de remplacement pour la desserte des Pays-Bas.

L'utilisation des ensembles routiers de grande taille ("Eco Combi" d'une longueur totale de 25,25 m) est toujours en discussion. Depuis deux ans, on débat de l'expérience qu'il conviendrait de lancer...

La **concurrence entre les ports** du *range nord* (Anvers, Rotterdam, Hambourg, Bremerhaven...) est encore avivée par la crise. Les ports allemands bénéficient d'un prix ferroviaire avantageux. Il ne s'agit pas seulement d'une tarification favorable mais aussi d'un avantage technico-économique du fait d'un système homogène : les locomotives sont plus simples car relevant de la même norme de courant et d'un même système de contrôle, le personnel a donc une meilleure productivité, etc. Bremerhaven est devenu le premier port européen pour l'importation des automobiles (avec un trafic de 2,7 millions de véhicules par an), devant Zeebrugge, Emden, Felixstowe, Anvers. Les ports belges (Zeebrugge, Anvers, Ostende, Gand) intensifient leur collaboration pour l'échange de conteneurs en liaison avec l'Asie. Ils ont en outre eu le projet de prendre des participations dans le grand port rhénan de Duisbourg, mais les autorités allemandes y ont fait obstacle.

La reprise de l'expressiste néerlandais TNT par l'américain UPS avait été annoncée mais les autorités européennes de la concurrence s'y sont opposées. Cette fusion aurait entraîné la cession des installations de TNT sur l'aéroport de Liège, son *hub* pour l'Europe, alors que UPS est basé à Cologne. L'aéroport de Liège n'aurait alors conservé que des vols long courrier. Il reste que la poste néerlandaise, propriétaire de TNT, veut se dégager de cette activité. Quel pourrait être un nouvel acquéreur, avec quelles perspectives ? La compagnie maritime belge pourrait-elle racheter la participation de TNT dans l'aéroport de Liège ?

Enfin, en Belgique comme dans bien d'autres pays européens, on constate la faiblesse des contrôles dans le transport routier de marchandises, favorisant les formes illégales de production et la concurrence déloyale.

## ● Espagne

La situation en **Espagne** est marquée par l'acuité de la **crise** économique et sociale. Des questions de fond émergent aujourd'hui, après les années fastes où l'on a construit des infrastructures pharaoniques et parfois inutiles (aéroports sans activité aucune, LGV à faible trafic, autoroutes presque vides...). La méthode d'évaluation des projets était-elle défailante ? Les décisions étaient souvent prises en amont des calculs économiques. Les responsables politiques invoquaient l'argument de la "vertébration" (la structuration) du territoire espagnol et de la création d'emploi. L'objectif politique en était le renforcement de l'unité nationale autour de Madrid (l'étoile centrale du réseau) et l'objectif économique le renforcement de **grandes entreprises de BTP** (tant pour la construction que pour l'exploitation d'infrastructures). D'après le *Public Works Financing*, en 2012 sur 38 grandes entreprises mondiales du secteur, 9 sont espagnoles (et elles détiennent 36 % des concessions mondiales de grandes infrastructures : autoroutes, chemins de fer, aéroports, ports de commerce, mais aussi hôpitaux et équipements sportifs), dont 6 parmi les 10 premières. Le groupe ACS, comprenant la filiale Dragados, est le numéro un mondial par le nombre de concessions (64), pour un montant d'investissements de 70 milliards d'euros. Mais on compte aussi Globalvia (avec 45 concessions), Abertis (qui se développe notamment au Brésil), Ferrovial (qui contrôle en particulier le gestionnaire d'aéroports britannique BAA, avec un portefeuille total de 72 milliards d'euros), OHL, Sacyr, etc. Le soutien du gouvernement à ces groupes se prolonge à l'échelle internationale, comme pour l'obtention du contrat de construction d'un TGV en Arabie saoudite.

On constate à ce jour une diminution du trafic des autoroutes à péage, qui ramène le niveau de 2012 à celui de 1998 (avec une baisse de 30 % depuis 2006). Cette baisse est particulièrement nette quand existent des itinéraires alternatifs gratuits. Autour de Madrid, le gouvernement est amené à reprendre les sociétés concessionnaires d'autoroutes en faillite et à les regrouper en une entité nouvelle.

La restructuration de l'AENA (*Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*), la société gestionnaire des aéroports (avec un portefeuille de 46 sites en Espagne et de 23 ailleurs dans le monde) est toujours à l'ordre du jour, et on ne sait pas encore qui sera candidat à la reprise des 49 % du capital que l'État veut mettre en vente.

L'extension des lignes ferroviaires à grande vitesse se poursuit. La ligne Barcelone – Figueres est ouverte, ce qui permet la continuité du gabarit UIC vers Perpignan. Mais la circulation sans correspondance des trains à grande vitesse entre les réseaux RENFE et SNCF a été retardée *sine die*. La liaison entre Madrid et Alicante est achevée. Avec 3 100 km de lignes (et 31 gares nouvelles), le réseau ferré à grande vitesse espagnol est aujourd'hui le deuxième au monde par la longueur des lignes, après celui de la Chine. Mais les coûts de construction ont été considérables et le trafic est très en deçà des attentes. La Cour des comptes a récemment estimé que la construction de la LGV entre Madrid et Barcelone avait coûté 14 millions

d'euros par kilomètre, soit 31 % de plus que le prix initial d'attribution. Faut-il aller jusqu'au bout de la construction de la ligne vers la Galice, sur laquelle le trafic sera très faible, alors que 3 milliards ont déjà été dépensés pour la branche vers les Asturies ? Ces interrogations sont d'autant plus fortes que la crise amène simultanément à couper dans les dépenses de recherche, d'enseignement, de santé...

Le trafic ferroviaire de fret, historiquement bas, s'est effondré à partir de 2003, tandis que le trafic de voyageurs augmentait sur les longues distances avec l'arrivée de la grande vitesse. Depuis la crise, le trafic stagne malgré l'ouverture de lignes supplémentaires et l'opérateur RENFE est amené à procéder à des baisses de tarif. Conformément aux directives européennes, l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs est en préparation et devrait se faire de façon progressive. On dit que la SNCF s'intéresse à ce nouveau marché, ce qui compliquerait quelque peu ses relations de coopération avec l'opérateur historique espagnol.

L'organisation des services régionaux de voyageurs évolue. Depuis 2010 et après de longues négociations, la Catalogne est autorité organisatrice des transports régionaux alors qu'ailleurs la RENFE en reste à la fois l'organisateur et l'opérateur.

La crise se fait enfin sentir dans le domaine des transports urbains. Dans la seule Andalousie, 5 villes se sont récemment dotées de métros ou de tramways, dont le simple coût de fonctionnement n'est pas toujours assuré. A Jaén, le tramway tout neuf n'a pas été mis en service. Dans la banlieue de Malaga, le tramway ouvert en 2006 est fermé depuis 2012.

## ● France

Plusieurs décisions politiques en gestation en **France** arrivent à leur aboutissement, qu'il s'agisse de la réforme ferroviaire ou du Schéma national des infrastructures de transport.

La **réforme du système ferroviaire** vise d'abord à clarifier les relations entre l'opérateur historique, la SNCF, et le gestionnaire d'infrastructure, RFF, installé en 1997. Le gestionnaire d'infrastructure déléguait jusqu'à ce jour l'entretien du réseau à l'opérateur historique, ancienne entreprise intégrée verticalement qui avait donc conservé une forte direction de travaux. La nouvelle organisation devrait aboutir à une séparation des fonctions, avec la transformation de RFF en un véritable GIU (gestionnaire d'infrastructure unifié). Toutefois, les deux entités seraient mises sous la tutelle d'un établissement public "de tête" responsable de l'ensemble du secteur public du chemin de fer. Après la remise au ministre chargé des transports de deux rapports de propositions, un projet de loi est en cours de préparation. Il pourrait être présenté à l'Assemblée nationale à l'automne.

La commission de réflexion **Mobilité 21**, présidée par le député Philippe Duron et composée de parlementaires et d'experts, a remis ses recommandations au gouvernement.



Elle a établi une hiérarchisation rigoureuse, sur la base de plusieurs familles de critères explicites, des trop nombreux projets inscrits au précédent projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). De fait, un véritable tournant stratégique est en cours. La commission ne recommande en effet la construction que d'une nouvelle LGV, entre Bordeaux et Toulouse, à l'achèvement des quatre chantiers actuellement en cours. L'amélioration de la desserte terrestre des grands ports maritimes est désignée comme une priorité. Considérant que l'amélioration des grands axes est inefficace si n'est pas traitée la congestion des nœuds des réseaux, un effort particulier sera consacré aux gares ferroviaires de Marseille, de Lyon, et à deux gares parisiennes (gare de Lyon et gare Saint-Lazare). De manière générale, l'accent est mis sur la mobilité du plus grand nombre de personnes ("les transports du quotidien"), et l'amélioration visée touche tous les modes de transport, y compris les transports routiers. Enfin, même si cela ne débouche pas sur le lancement prestigieux de chantiers nouveaux, une part plus large des ressources sera réservée à l'entretien et à la modernisation de l'équipement existant.

On remarque que plusieurs **projets controversés** étaient restés hors du champ de cette mission. Le canal Seine-Escaut, dont on chiffre aujourd'hui les travaux à un minimum de 6 milliards d'euros (pour une estimation de 3,2 milliards en 2003) fait l'objet d'une étude de redimensionnement, tandis qu'une contribution substantielle de l'Union européenne serait sollicitée. La liaison ferroviaire Lyon - Turin, avec un long tunnel sous les Alpes, relève d'un accord interétatique et est donc écartée du débat national. Enfin, le projet de création d'un nouvel aéroport à Notre Dame des Landes pour prendre le relais de celui de Nantes, situé au Sud de la ville et qui engendre un intense survol de l'agglomération, a été envisagé dès les années 1960. Il suscite une forte opposition de la part d'un large spectre de mouvements alternatifs. Les travaux sont aujourd'hui à l'arrêt, une "commission de dialogue" est en place, tandis que certains annoncent une reprise du chantier pour une ouverture en 2017.

Le ministre en charge des transports a annoncé la relance d'une **stratégie maritime**, couvrant un champ plus large que le transport, incluant la recherche sur les navires et les ports de l'avenir et insistant sur la qualité de la liaison entre les ports et leur hinterland.

L'écotaxe sur les poids lourds, comparable à la LKW Maut allemande, est en cours de mise en place et comme naguère Outre-Rhin elle subit de multiples reports. Elle s'appliquera sur les autoroutes, voies rapides et routes majeures sans péage (à l'exclusion, donc, des autoroutes concédées). Une modulation du montant de la taxe est prévue en faveur de la Bretagne et des régions du Sud-ouest, pour compenser leur position excentrée.

La crise économique se traduit par une nouvelle chute du transport de fret en 2012, surtout pour le transport intérieur assuré par le pavillon routier français. On retrouve aujourd'hui les niveaux de l'année 2000... La chute est particulièrement forte pour le fret ferroviaire, malgré l'entrée de nouveaux opérateurs qui occupent environ 30 % d'un marché désormais concurrentiel. Sans diminuer, la mobilité des personnes marque un palier.

Enfin, le phénomène des compagnies **low cost** se diffuse. Air France crée sa propre filiale en regroupant diverses entités sous la marque Hop, à côté de Transavia. Sera-t-elle compétitive face aux entreprises mettant en œuvre toutes les ressources de flexibilité de la réglementation (voire au-delà comme le montrent divers recours en justice récents) ? De son côté, la SNCF lance des lignes d'autocars interurbains (iDEBUS) et des TGV à haute productivité permettant d'abaisser les tarifs (Ouigo).

## • Grèce

Alors que la **Grèce** est dans sa quatrième année consécutive de **récession** (avec une baisse prévue du PIB de 4 % pour 2013), elle applique le troisième programme de politique macroéconomique préconisé par la "troïka" (FMI – BCE – Commission européenne). On n'espère pas de renversement de tendance avant encore quatre ans, alors que le taux de chômage moyen est de 28 % et atteint 60 % chez les jeunes. L'État ne collecte pas suffisamment d'impôts pour réduire sa dette. Il bute sur l'"optimisation fiscale" des grandes fortunes et l'incapacité à payer davantage des classes moyennes et modestes, qui ont déjà supporté de substantielles surtaxes augmentant *a posteriori* les prélèvements antérieurs. Le coût de la vie quotidienne n'a pas baissé, sauf les loyers et l'immobilier, eux aussi surtaxés. De plus en plus de familles comptent deux chômeurs et sont en grande difficulté, les départs vers l'étranger se multiplient, notamment chez les jeunes diplômés.

Pour se libérer des déficits d'exploitation et alléger sa dette, l'État cherche à **privatiser** le plus possible du patrimoine public, et notamment du vaste site d'Hellinikon, l'ancien aéroport d'Athènes aujourd'hui abandonné. Les chemins de fer OSE (*Organismos Sidirodromon Ellados*), restructurés et réduits au réseau principal, sont assainis et sont à vendre, ainsi que des installations portuaires. Déjà privatisé, le transporteur aérien Olympic pourrait se rapprocher de son concurrent Aegian, membre de Star Alliance.

Sous l'effet de la crise on observe une baisse des trafics routiers (mettant en difficulté les concessionnaires d'autoroutes) On espère une reprise du tourisme, pour laquelle le gouvernement a consenti une baisse de la TVA sur la restauration. Pour ce qui est du transport maritime côtier, on attend la fin de la saison touristique pour faire un bilan.

La baisse de mobilité touche même le trafic urbain d'automobiles, alors que le métro d'Athènes, tout comme celui de Salonique, gagne des voyageurs. Une extension vers le Pirée est en cours de construction.

L'activité de l'armement chinois Cosco au port du Pirée est en forte croissance, avec le traitement de tous les produits Hewlett Packard (implanté en République tchèque) pour l'Europe. Le chaînon manquant de la liaison entre le



terminal à conteneurs et le triage a été résolu, permettant un accès ferroviaire direct.

La route joue un rôle essentiel pour le transport national de fret. Le niveau général d'activité se répercute directement sur le secteur. Une loi de libéralisation de 2010 a permis une large distribution de licences de transporteurs. Mais les véhicules exploités en compte propre, notamment des véhicules de petite taille (VUL) restent nombreux et constituent un gisement de progrès de productivité important. Devant l'atonie du marché, le transport routier de fret est sous-tarifé malgré la hausse du prix du carburant et des péages.

Enfin, le gouvernement est en attente des **fonds européens** pour financer l'amélioration des infrastructures (et notamment achever la modernisation du chemin de fer entre Athènes et Salonique). Leur montant pour la période 2014-2020 devrait être moindre que pour le budget précédent.

## ● Italie

En **Italie**, une réflexion est en cours sur le système des **appels d'offres** européens. Ceux-ci sont souvent remportés par un *general contractor*, moins disant que ses concurrents mais qui ne présente pas ses fournisseurs. La rentabilité se joue ensuite dans un jeu complexe de renégociation des contrats en cours de réalisation. La qualité des réalisations s'en ressent. C'est peut-être ce genre de phénomène qui s'est passé avec Ansaldo pour la livraison de Frya.

Sur le **marché des transports**, la concurrence met face à face des entreprises de haut niveau technique et environnemental et des opérateurs ne respectant pas toujours la réglementation. L'hétérogénéité des modes de gestion des entreprises se traduit par une diffusion chaotique de l'innovation dans le secteur, notamment pour les dispositifs associant plusieurs composantes. La coexistence de ces deux sous-secteurs retarde ainsi l'introduction de l'automatisation dans les entrepôts et bloque la productivité. Le problème est d'autant plus aigu que la logistique moderne demande de combiner flexibilité et fiabilité, avec une capacité à recalculer en temps réel la programmation, en fonction des événements, de manière sûre.

Le secteur de la logistique a connu deux mouvements de grèves, menés par le syndicat autonome Cobas qui n'appartient pas aux trois confédérations nationales. Alors qu'elles ont longtemps été un des piliers originaux du système routier italien, les coopératives de transporteurs sont devenues des instruments de flexibilisation du marché du travail (en tant que sous-traitantes des grands groupes). On constate en outre un mouvement général de déréglementation du secteur. Ces évolutions expliquent les réactions violentes sporadiques d'une main d'œuvre surexploitée, non contrôlée par les syndicats. De plus, un rapport de la DIAM (*Direzione investigativa antimafia* de la

police d'État) sur les routiers de marchandises indique que la camorra contrôle certaines entreprises du Nord de l'Italie.

Dans le domaine **ferroviaire**, la **concurrence** est désormais effective sur le marché de la grande vitesse, entre Trenitalia (l'opérateur historique, du groupe des Ferrovie dello Stato) et Italo (géré par le groupe NTV, *Nuovo Trasporto Viaggiatori*, au capital duquel la SNCF participe à hauteur de 20 %).

La situation politique, avec un gouvernement de coalition peu cohérent, alimente l'abstentionnisme lors des élections et une défiance à l'égard du système. Il est difficile dans ces conditions d'avoir une politique des transports. Pourtant, le ministre compte évoquer prochainement un programme de grandes infrastructures devant la Chambre des députés. L'image des grands projets a beaucoup changé. Ils font désormais l'objet d'un scepticisme assez général, car on y voit une source de corruption et des dépenses non nécessaires, ne contribuant guère à la relance et à l'emploi.

## ● Pologne

Les questions liées aux transports sont très présentes dans les médias en **Pologne**, en dépit des interrogations politiques générales.

Selon les statistiques récentes, le marché du transport reflète la croissance macroéconomique du pays, qui s'établit à 1,9 % en 2012, avec une hausse cumulée de 54 % entre 2000 et 2012, malgré la crise internationale. Le PIB par habitant atteint 10 000 €, soit 40 % de la moyenne communautaire (mais on peut s'interroger sur la pertinence de ce chiffre, qui ne reflète pas bien les progrès effectifs de pouvoir d'achat). La croissance est principalement tirée par la demande intérieure, les travaux publics (financés notamment par des fonds communautaires) et les échanges internationaux (avec des exportations orientées pour 78 % vers l'UE, et des importations provenant de l'UE pour 58 %, mais avec une augmentation des achats provenant de Russie et de Chine).

La demande de transport est forte, surtout pour le fret : depuis le déclenchement de la crise (entre 2007 et 2012), le PIB a augmenté de 13 % et le fret de 28 % en termes de tonnes-kilomètres. La route représente maintenant 76 % du total, pour une distance moyenne de 150 km, alors que le fer maintient son volume absolu de transport (et diminue donc en part relative). La flotte de poids lourds est abondante et récente, les performances d'utilisation des camions augmentent, le parcours annuel moyen par véhicule est passé de 42 000 km à 77 000 km entre 2000 et 2012. Le pavillon routier polonais est fortement excédentaire en matière d'échanges de service, que ce soit sur les flux d'importation, d'exportation, les trafics tiers ou le cabotage. Le transport international représente 60 % de son activité (en t.km).



L'évolution de la mobilité des personnes est liée à la croissance économique générale et à la **motorisation** des ménages (avec un parc qui atteint 19 millions de véhicules en 2012 pour 38 millions d'habitants). L'automobile est désormais largement majoritaire pour les déplacements interurbains (avec environ 80 % du total). L'usage des bus interurbains décline, tandis que le chemin de fer, après modernisation, est en légère augmentation. Pour le transport aérien, la compagnie historique LOT est en difficulté face aux compagnies *low cost*. Un plan de restructuration est lancé, avec une diminution de la flotte et du personnel. Pour autant, le marché aérien est en croissance (+ 12 % par an) et dispose désormais de capacités aéroportuaires largement suffisantes, y compris dans les villes de province. Le secteur du voyage connaît d'importantes restructurations : Veolia a cédé ses activités polonaises à la DB, dont la filiale Arriva est désormais le premier opérateur privé du pays.

L'activité des ports maritimes est marquée par la stagnation du vrac et l'augmentation du trafic de conteneurs (l'armement danois Maersk est présent à Gdansk qui fonctionne désormais comme un *main port*).

Les **infrastructures** font l'objet d'un ambitieux programme d'investissement, notamment pour les routes. La dépense sera de quelque 72 milliards d'euros en 5 ans. Pour la seule année 2012, la dépense a été de 14 milliards, ce qui correspond à une proportion très élevée du PIB (3,5 %), avec la construction de 600 km d'autoroutes et de voies rapides, un effort de remise en état des chemins de fer, la construction de deux aéroports nouveaux, etc. L'État a apporté 7,6 milliards, les financements européens 4,5, le reste provenant des recettes de péage. Sur l'ensemble de la période, les fonds européens représentent la moitié des investissements. Dans les années à venir, l'effort portera davantage sur l'innovation et la modernisation de l'équipement existant que sur des infrastructures nouvelles et, dès 2013, on note un ralentissement des dépenses.

Les transports urbains font l'objet d'une amélioration générale, avec l'adoption de "systèmes intelligents" permettant des modes d'exploitation plus efficaces (tels que la mise en place d'une "onde verte", etc.).

En termes de gestion des finances publiques, les règles d'attribution des marchés font l'objet d'une vive critique, car l'obligation actuelle de retenir l'offre du moins disant (le moins cher) aboutit trop souvent à désigner des entreprises incompetentes, financièrement fragiles, etc. tandis que le prix des matériaux de construction a beaucoup augmenté. Par exemple le constructeur autrichien Alpinabau a récemment fait faillite, laissant plusieurs chantiers inachevés...

En janvier, le conseil des ministres a adopté une **stratégie** pour les transports à l'horizon de 2020 et de 2030, après avoir procédé à de nombreuses auditions. Elle prévoit une prolongation de l'effort d'investissement dans les infrastructures mais avec un souci renforcé de gestion rigoureuse, une meilleure intégration modale, l'amélioration de la desserte ferroviaire des métropoles régionales, l'intensification de l'usage des nouvelles technologies et de l'innovation, un progrès en matière de sécurité (visant

d'abord la diminution des tués sur la route) et de respect de l'environnement.

## ● Royaume Uni

Le ministère des transports (*Department for Transport*) du Royaume Uni vient de publier son plan d'action (*business plan*), fixant les **priorités du gouvernement** de coalition libéral-conservateur en matière de transport :

- développer le réseau ferroviaire à grande vitesse, contribuant à la croissance économique
- disposer d'un chemin de fer durable et orienté vers le client (en abaissant les coûts d'exploitation, en utilisant au mieux les infrastructures existantes et en en créant de nouvelles, en électrifiant le réseau)
- soutenir un système de transport local durable, avec des investissements dans les transports publics et les modes doux (marche à pied, vélo) dans un cadre de gestion décentralisé
- investir dans le réseau routier stratégique (*Strategic Road Network*) pour promouvoir la croissance et pour améliorer la sécurité routière, tout en réduisant la congestion et les émissions de carbone en soutenant l'utilisation de véhicules électriques ou à faible taux d'émission
- promouvoir un transport aérien durable, assurant la compétitivité du Royaume Uni dans la concurrence internationale, améliorant le traitement des passagers dans les aéroports et la sécurité pour les passagers et le fret
- intégrer et moderniser le service de sauvetage en mer
- mettre en œuvre les orientations générales du ministère pour un système de transport accessible à tous.

Les dépenses du ministère pour l'année 2013, d'un montant de 13 milliards de livres, ont pour principaux postes les transports locaux (5,5 milliards), le rail (4,3) et la route (2,3).

Le gouvernement britannique prépare la mise en place d'un système de **tarification routière** (*Road User Charge*) touchant les poids lourds à partir de 12 tonnes de poids total en charge, immatriculés au Royaume-Uni et à l'étranger, pour que tous contribuent au service des routes qu'ils utilisent sans distorsion de concurrence. S'il est adopté par le Parlement britannique, le système pourrait être opérationnel en avril 2014. Le montant du péage dépendra du type de véhicule, du poids et du nombre d'essieux. Les poids lourds immatriculés au Royaume-Uni seront facturés sur un rythme annuel ou biennuel. Les poids lourds immatriculés à l'étranger pourront choisir de payer la redevance d'utilisation sur une base quotidienne, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle. Le tarif quotidien maximal sera de £10 et le tarif annuel maximal de £1000. Le système doit se conformer à la législation européenne – la directive Eurovignette - qui veille à ce que les États membres n'aient pas de pratiques discriminatoires à l'égard des opérateurs étrangers. Pour qu'au total les transporteurs britanniques ne supportent pas davantage de prélèvements que dans la situation actuelle, les accises sur les véhicules (VED : *Vehicle Excise Duty*) seront

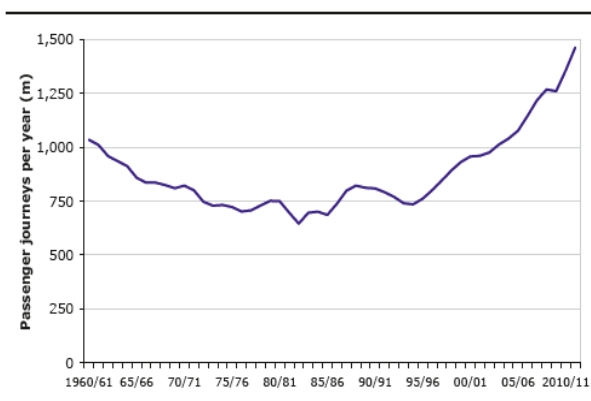


globalement diminuées d'autant, tout en connaissant une modulation pour prendre en compte la performance environnementale des véhicules.

La seule **ligne ferroviaire à grande vitesse** existant à ce jour (HS 1) relie, depuis 2009, Londres au tunnel sous la Manche. En 2012, le gouvernement a décidé le lancement d'une deuxième phase de développement du réseau (HS 2), avec une extension en forme de Y au Nord de Londres, vers West Midlands puis Birmingham, Leeds, Manchester. Le coût des travaux, qui pourraient commencer en 2017, est à ce jour estimé à 33 milliards de livres mais pourrait s'avérer plus important. Les objectifs d'un tel projet sont multiples : faire face à l'augmentation de la mobilité (elle-même facteur de développement), transférer une partie des voyageurs de l'automobile et de l'avion vers le train (moins consommateur d'énergie et moins polluant), dégager des capacités sur les lignes ferroviaires traditionnelles (notamment la West Coast Main Line, utilisée par 12 opérateurs différents) pour le trafic régional de voyageurs et le fret. Une liaison est en outre envisagée entre HS 1 et HS 2, à construire dans le même mouvement pour ne pas perturber l'exploitation une fois les lignes en service. Le ministère estime que la croissance du nombre de voyageurs par chemin de fer sera de l'ordre de 90 % d'ici à 2037 et la croissance du fret ferroviaire plus rapide encore.

Le secteur ferroviaire a été privatisé en 1995 et entre cette date et 2011 le nombre de passagers ont augmenté de 92 % (la plus forte croissance en Europe pendant cette période), alors qu'il déclinait auparavant.

#### Nombre de passagers ferroviaires au Royaume Uni, données annuelles (millions)



Source: Department for Transport

L'attribution de **franchises** a commencé en 1995, sous l'autorité de l'OPRAF (*Office of Passenger Rail Franchising*). 25 franchises ont été d'emblée allouées, mais plusieurs entreprises attributaires ont connu des difficultés financières au début des années 2000. En 2001, la responsabilité de la franchise a été reprise par la SRA (*Strategic Rail Authority*) puis, et à ce jour, par le ministère lui-même (*Department for Transport*). La tendance est à la réduction du nombre de franchises et à leur regroupement,

tandis que le secteur des opérateurs se concentre. Dans certains cas, on recherche explicitement l'unicité du franchisé, en particulier pour la gestion des grandes gares londoniennes.

Une **Commission des Aéroports** a été installée avec pour objectif de maintenir le statut de *hub* aérien mondial du Royaume-Uni. La dernière orientation stratégique datait de 2003 et avait recommandé de construire une deuxième piste à Stansted et une troisième à Heathrow, si certaines normes environnementales étaient satisfaites. Aucun de ces développements n'a été réalisé à ce jour, de nouvelles perspectives sont nécessaires. La Commission devra d'abord se prononcer sur la nature, l'ampleur et le calendrier des actions à mener pour maintenir le statut de *hub* mondial du Royaume-Uni et faire des recommandations pour les cinq années à venir. Selon une vision à plus long terme, si elle estime que de nouvelles capacités sont nécessaires, une étude approfondie portera sur les procédures d'évaluation, la rentabilité et la durabilité des projets, conçus dans un schéma d'ensemble.

Le **London Gateway Port** est un projet de nouveau terminal portuaire capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs (*Ultra Large Container Ships*). L'investissement est de 1,5 milliard de livres pour une capacité de 3,5 millions de TEU par an. L'ouverture est prévue fin 2013. Cet équipement est conçu comme le *ne plus ultra* en matière de logistique portuaire et regroupe autour du port proprement dit des activités d'entreposage, de distribution, d'assemblage et de production manufacturière. Il sera desservi par la route et le fer (évitant ainsi quelque 2 000 camions par jour sur les routes) et constituera la plus grande plate-forme logistique d'Europe, proche de Londres, efficacement reliée à l'ensemble du Royaume Uni et à l'Europe.

#### • Suisse

Le congrès mondial de l'UITP (Union internationale des transports publics) de 2013 s'est tenu à Genève, en **Suisse**, et a été l'occasion de constatations et perspectives intéressantes. On a ainsi noté que la réalisation du premier tunnel du Simplon, en 1906, a pu s'accomplir dans des délais beaucoup plus courts que ce que les procédures actuelles permettraient. Malgré l'intensité remarquable de l'utilisation du réseau, l'exploitation des chemins de fer suisses suppose un taux important de subvention, alors que les transports représentent 14 % des dépenses de la Confédération. L'auto-partage (*car sharing*), promu par la société Mobility en partenariat avec les sociétés de transport public et notamment les chemins de fer, se développe avec succès.

Le **projet TOSA** porte sur la réalisation d'un bus électrique de grande taille avec recharge "flash" des batteries en 15 secondes aux arrêts. Rendu possible par les innovations en matière de batterie et de système de branchement automatique, ce système offrirait les avantages des trolleybus en matière de silence et d'absence de gaz d'échappement, tout en étant d'un coût d'installation et d'un impact visuel moindres (pas de caténaire) et d'une plus grande souplesse d'utilisation. Le



bilan énergétique est très favorable si bien que la part consacrée au confort des passagers (chauffage ou climatisation) tend à représenter une part conséquente de la consommation totale.

Une modification de la loi de 2012 sur l'**aménagement du territoire** a été soumise à votation populaire et adoptée. Elle vise à préserver l'espace agricole et densifier l'espace urbain et établit un lien renforcé entre développement des territoires et système de transport. En particulier, elle préconise de « répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics ».

La dernière session parlementaire a apporté son soutien à la stratégie des CFF et au **financement de nouvelles infrastructures**. Toutefois, le problème du financement de ces infrastructures est au cœur des débats. Une augmentation substantielle de la taxe sur les carburants est proposée par le gouvernement fédéral, pour alimenter un nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) en charge d'éliminer les goulets d'étranglement, d'achever le réseau et les infrastructures de transport dans les villes (au sens large, c'est-à-dire y compris métro, tramways, etc.), de répondre au surcoût de l'exploitation et à l'entretien des routes nationales. La vignette autoroutière (nécessaire pour emprunter une autoroute en Suisse) va en outre passer de 40 à 100 francs suisses. Le peuple va voter sur ces différents objets (la création du fonds routier implique une modification de la Constitution, tandis qu'un référendum d'initiative populaire a été lancé contre la hausse de la vignette). Les débats sont vifs en effet sur, d'une part, la pertinence du transfert de ressources issues du transport routier vers d'autres modes de transport (mais la route elle-même paie-t-elle ses externalités négatives?); d'autre part, sur la complexité du subventionnement du transport ferré, réparti entre plusieurs niveaux institutionnels mais au total très conséquent.

Le transport dans les **villes frontalières** pose des problèmes spécifiques. Genève et Bâle étendent leur

périmètre urbanisé au-delà des frontières et génèrent un trafic frontalier d'une importance croissante. C'est ainsi qu'un RER franco-valdo-genevois (impliquant deux cantons suisses et la France), long de 230 km avec un objectif de 50 000 passagers par jour et pour un montant d'investissement de 1,6 milliard de francs, est en cours de réalisation. 2013 a vu la signature de l'accord pour ce projet entre la France et la Suisse et une compagnie, Transferis, a été fondée par la SNCF et les CFF dès 2008 pour porter ce projet.

Enfin, la Suisse connaît une croissance rapide du trafic de "**pendulaires**", les travailleurs effectuant chaque jour des déplacements entre domicile et emploi en traversant une frontière cantonale. La hausse est de l'ordre de 40 % entre 1990 et 2010. La croissance de cette mobilité bouleverse la répartition des trafics et la disponibilité des sillons du système ferroviaire pour les liaisons régionales et périurbaine.

Cette synthèse s'appuie sur les contributions de :

- Michel **Beuthe**, Facultés Universitaires Catholiques de Mons (Belgique)
- Antoine **Beyer**, IFSTTAR, Université de Paris Est (France)
- Sergio **Bologna**, Progestrasporti, Milan
- Vincent **Bourquin**, Ecole d'Ingénieur et d'Architectes de Fribourg (Allemagne)
- Michael **Browne**, Université de Westminster, Londres
- Jan **Burnewicz**, Université de Gdansk (Pologne),
- Rafael **Giménez Capdevila**, Société Catalane de Géographie, Barcelone (Espagne)
- Catharina **Horn**, Université de Paris Est (France)
- Séraphin **Kapros**, Université de la mer Egée (Grèce).

*Les écrits des experts de l'OPSTE n'engagent que leurs auteurs.*

Observatoire des politiques et des stratégies  
de transport en Europe

MEDDE/SEEIDD/MA

Tour Voltaire

92055 LA DEFENSE CEDEX

Directeur de la publication : M. Michel Savy