



Numéro 45 – Octobre 2017

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

Les évènements marquants en 2016-2017 : le caractère constant du système de transport en Europe, c'est le changement !

Éditorial

Les « événements marquants » répertoriés ci-après ont été librement choisis par les membres du collège d'experts de l'OPSTE. Marqués par l'actualité, ils sont très différents d'un pays à l'autre, alors que d'autres numéros de ce bulletin, organisés autour d'un thème commun, donnent à penser qu'au contraire les problèmes de fond sont généralement les mêmes, même si leur acuité et les solutions apportées ne sont pas identiques, partout en Europe. Bien sûr, chaque situation nationale est spécifique, compte tenu des institutions, des aspirations des citoyens, de l'état du système de transport tel qu'il résulte d'une longue histoire (la « dépendance du chemin » comme disent les économistes), etc., mais est toujours riche d'enseignements dans d'autres contextes.

Le développement du transport aérien – de voyageurs comme de fret – pose inévitablement de forts problèmes d'environnement local (bruit et pollution, sans compter une contribution croissante aux émissions globales de gaz à effet de serre). Les grands aéroports doivent être localisés à proximité des grandes agglomérations, pour ne pas allonger les trajets terrestres terminaux, alors que ces zones urbanisées sont particulièrement sensibles aux nuisances, en particulier au bruit (diurne et plus encore nocturne) : quel compromis économiquement et éthiquement satisfaisant établir entre aspirations contradictoires à la mobilité et à la qualité de vie ?

Le statut professionnel et social des travailleurs du transport – salariés et non salariés – est profondément remis en cause par le développement des plates-formes numériques, qui mettent en relation offre et demande et déstabilisent les organisations traditionnelles et les professions réglementées. Quel encadrement, quelle régulation assurant un minimum de droits et de cohérence dans la solidarité sociale ?

L'opinion et les pouvoirs publics sont de plus en plus sensibles aux effets environnementaux du transport. À côté des préoccupations relatives à l'effet de serre se renforcent la lutte contre la pollution locale, en particulier en milieu urbain. Diverses mesures visent à limiter le trafic des véhicules les plus anciens et à renouveler la flotte en soutenant l'achat de véhicules moins polluants et, à échéance plus ou moins lointaine, à l'électro-mobilité.

Les questions institutionnelles ont, éminemment, une dimension de transport. En Espagne, les indépendantistes catalans ne critiquent pas seulement la répartition des investissements publics entre communautés autonomes mais la forme même du réseau d'infrastructures que le centralisme madrilène a façonné : un réseau polaire, en étoile, et non un réseau ramifié. Le rôle des pouvoirs publics est en effet déterminant en matière d'infrastructures. Un tournant radical semble s'opérer dans plusieurs pays d'Europe, avec un ralentissement voire un abandon des investissements dans des tronçons nouveaux – lignes à grande vitesse ferroviaire ou autoroutes – à la rentabilité socioéconomique incertaine, pour donner plus de moyens à l'entretien et à la modernisation du réseau en place, longtemps négligé.

Le transport connaît à la fois un foisonnement des technologies, qu'il s'agisse de sources d'énergie se substituant aux carburants fossiles ou de la conduite des véhicules, et un foisonnement de nouveaux usages (covoiturage, auto-partage permis par les plates-formes numériques, etc.). Les entreprises ferroviaires ne veulent pas se laisser enfermer dans leur domaine traditionnel et entendent devenir des acteurs majeurs d'un système intégré de mobilité intermodale et de bout en bout, incluant le chemin de fer. D'autres acteurs, disposant d'autres atouts et compétences tels que la maîtrise des réseaux d'information et des « big data », peuvent développer sur ce terrain des stratégies concurrentes...

Tous ces mouvements ne vont pas sans tensions et conflits. Ainsi, les contradictions économiques et sociales entre États membres de l'Union sont vives en matière de transport routier de marchandises et marquent les débats sur le détachement de travailleurs ou les pratiques de cabotage. Le progrès n'est pas un fleuve tranquille.

L'apparition de nouvelles technologies et de nouveaux opérateurs déclenche de fortes innovations sociales, où les frontières entre l'individuel et le collectif, le commercial et le bénévole, le privé et le professionnel sont remises en cause, au risque du développement d'une économie « informelle ». Les professions traditionnelles accusent les nouveaux venus de concurrence déloyale, de dumping social. Quelle politique publique mettre en place pour accompagner cette flexibilité, préservant l'innovation mais restreignant les abus et assurant un niveau significatif de protection sociale ? De manière symptomatique, on désigne couramment la tendance générale à la précarisation de l'emploi du nom d'« ubérisation ». Une fois encore, le transport est le siège d'interrogations qui intéressent la société tout entière.

Michel Savy

Professeure émérite à l'université de Paris Est (École d'Urbanisme de Paris, Ecole des Ponts-ParisTech)
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

Editorial. 1

Les évènements marquants en 2016-2017 : le caractère constant du système de transport en Europe, c'est le changement ! 1 à 6

• Belgique

Outre les discussions autour du nouveau plan de gestion et d'investissement du chemin de fer qui se dessine en termes d'économies budgétaires imposées par le gouvernement fédéral, le survol de la Région Bruxelles-Capitale par les avions touchant l'aéroport et le respect des normes de bruit de cette Région constitue le point chaud de l'actualité des transports en **Belgique**.



L'**aéroport de Zaventem**, Bruxelles-National, est situé à 11 km au nord-est du centre de Bruxelles. Les vents dominants venant du sud-ouest impliquent donc des routes d'envol des avions au-dessus de l'agglomération bruxelloise, et à basse altitude. Cette **localisation** résulte d'une suite d'extensions successives peu réfléchies, à partir d'un entrepôt pour zeppelins situé très proche de la ville durant la première guerre mondiale. Relevant de l'État fédéral, l'aéroport national est situé en Région flamande, qui entoure la Région Bruxelles-Capitale. En 2016, son activité s'est élevée à 223 000 mouvements (pour 22 millions de passagers et 493 000 tonnes de cargo). L'intensité de ce trafic de survol et du bruit qu'il génère de 6 h à 23 h a amené la Région Bruxelles-Capitale à imposer, dès 1999, des **normes de bruit maximales** accompagnées de pénalités pour les compagnies ne les respectant pas.

Jusqu'ici, les dépassements de normes ont été tolérés sans poursuite judiciaire dans le plus grand nombre de cas. Depuis 1999, un nombre de **routes plus au moins déviées** ou recentrées se sont succédé sans satisfaire les communes survolées. Le problème s'est d'ailleurs et fatalement « communautarisé », car la Région flamande a laissé s'urbaniser toute la région entourant la ville, en particulier autour de l'aéroport devenu un pôle important de développement de services (avec un emploi réparti pour 72 % en Flandre, 15 % à Bruxelles et 12 % en Wallonie). La Flandre et Bruxelles tirent l'une et l'autre un avantage économique de la proximité de l'aéroport du centre de Bruxelles et ne veulent pas le délocaliser, ce qui serait théoriquement envisageable mais très difficile politiquement et certainement coûteux.

La Wallonie propose de réorienter les vols cargo vers l'aéroport de Bierset, près de Liège, ouvert 24 h sur 24, où de nombreuses mesures d'isolation et compensations ont été réalisées en faveur des riverains. Par contre, Bierset est spécialisé pour le cargo en grands volumes et n'offre que peu de capacité dans les soutes d'avions de lignes régulières de voyageurs. Le gouvernement fédéral, coincé entre les intérêts divergents des Régions, s'avère incapable d'arbitrer. Les uns argumentent qu'il faudrait **dispenser** les nuisances de façon aussi égale que possible, d'autres pensent qu'il faudrait **concentrer** les nuisances sur les zones d'habitat moins dense (c'est-à-dire la périphérie) ou suggèrent de les distribuer sur les zones d'où proviennent les travailleurs de l'aéroport, d'autres encore pensent que l'ajustement des valeurs immobilières offre une juste compensation aux nuisances locales...

Les **heures d'ouverture** de l'aéroport sont aussi discutées : pourquoi ne pas limiter davantage les heures d'opérations, par exemple entre 7 et 22 h ? En effet, cela se pratique à Londres et à Stockholm pour de petits aéroports très proches du centre-ville, mais l'aéroport de Bruxelles est beaucoup plus important avec de nombreuses lignes internationales et du trafic cargo. Une autre solution partielle serait d'allonger une des pistes de façon que le point de départ des avions s'éloigne de Bruxelles, une solution coûteuse pour la Flandre (expropriations, etc.).

Après un dernier moratoire toujours en cours, et après s'être équipée d'un certain nombre de points d'observation et d'enregistrement du bruit, la Région Bruxelles-Capitale a décidé récemment de poursuivre les contrevenants, après que plusieurs recours en justice lui ont déjà donné gain de cause. Cet ultimatum relance un nouveau cycle de négociation urgente, car l'aéroport de Zaventem projette de poursuivre son développement (notamment sur le fret) et les transporteurs,

utilisant les avions les plus bruyants (Boeing 747), menacent d'abandonner cet aéroport.

Il convient de noter que les **taxes d'aéroport** actuelles ne sont pas fondées sur le coût des nuisances à l'environnement mais sur le coût des services rendus par l'aéroport à ses utilisateurs. On peut estimer qu'une répartition des survols sur les périphéries moins densément peuplées, en plus de quelques restrictions sur les heures d'opération, serait bien plus efficace et éthiquement défendable que le maintien de la situation actuelle. En outre, aucune solution durable en termes de routes d'envol et d'heures d'ouverture de l'aéroport ne pourra être trouvée sans qu'une **compensation** équitable ne soit donnée à ceux qui resteront victimes de ces nuisances. Si un compromis acceptable n'est pas trouvé prochainement, la Région bruxelloise va probablement imposer sa position en pénalisant les compagnies aériennes qui contreviendront aux normes de bruit.

● Espagne

L'activité économique en **Espagne** a montré en 2016 des signes de **reprise** et a contribué à effacer l'essentiel des années de crise. Le PIB a enchaîné sa troisième année de croissance (3,2%), avec le tourisme comme moteur : 75,3 millions de visiteurs. Les exportations ont également augmenté. Le chômage reste élevé, à 18,3 % de la population active, mais poursuit sa lente descente pour retrouver le niveau de 2009. Le système des transports voit son trafic augmenter en 2016 par rapport à l'année précédente. Il n'atteint toutefois pas le niveau de l'année 2007, avant le déclenchement de la crise économique, notamment sur les autoroutes à péage et pour le trafic ferroviaire de banlieue. Pour le transport ferroviaire de marchandises, le recul de l'opérateur historique est parallèle à l'arrivée de nouveaux entrants, bien que ceux-ci soient loin de compenser les pertes du premier.

La **question catalane** est une question politique majeure. Elle a aussi des répercussions en matière de transport. Les différentes positions politiques se projettent sur la **structure spatiale des infrastructures** : radiale/en étoile (autour de Madrid) vs. maillée/réticulaire (décentralisée). Le corridor ferroviaire méditerranéen, la gestion centralisée ou individualisée des aéroports et des ports de commerce, la gestion des services ferroviaires régionaux et de banlieue, la distribution territoriale des autoroutes à péage, etc. sont autant de sujets sur lesquels les positions divergentes entre les structures d'État espagnoles (ministères, opérateurs publics sous leur contrôle...) et les indépendantistes catalans.

La logique de constitution du **réseau ferroviaire** national est remise en débat. Vingt-cinq ans après l'inauguration de la première ligne à grande vitesse entre Madrid et Séville, le réseau compte aujourd'hui 3 240 km en service. L'investissement cumulé est estimé à 51,8 milliards d'euros (courant). Les 1 500 km de voies supplémentaires actuellement en construction vont compléter l'étoile centrée sur Madrid vers la Galice, le Pays Basque, l'Estrémadure et l'Andalousie orientale. Le seul axe programmé échappant à la logique radiale est le corridor méditerranéen entre l'Andalousie orientale, Valencia et Barcelone.



Un autre problème du système national de transport est celui des **autoroutes concédées**, en particulier celles construites en doublant les voies gratuites afin de décongestionner les accès à Madrid. Les surcoûts de la construction et le recul du trafic dû à la crise économique ont eu pour résultat des autoroutes désertes et des faillites des sociétés concessionnaires sur plus de 600 km de voies. Le montant de la dette avait été calculé à 5,5 milliards d'euros, que l'administration devrait rembourser en tant que responsable patrimoniale de la plupart des sociétés concessionnaires. Les négociations pour leur rachat avec les fonds propriétaires (des « *hedge funds* » spéculatifs) n'ont pas abouti, tandis que l'État déclare vouloir, avec la reprise économique, privatiser à nouveau ces concessions.

Plus généralement, un débat s'est instauré en perspective de l'arrivée à échéance vers 2019-21 de nombre de concessions. Des voix s'élèvent pour demander un nouveau modèle de gestion et de financement des infrastructures routières. La prolongation des concessions actuelles semble exclue, car elles sont inégalement distribuées et sont source de griefs entre communautés autonomes. Exclue aussi est la possibilité de gratuité pour les usagers, compte-tenu de l'état des finances publiques. Deux possibilités sont à l'étude : une vignette forfaitaire ou un péage en fonction de l'usage, sans que pour l'instant la question ait été tranchée.

La libéralisation du **secteur ferroviaire** ne s'opère que lentement. Le trafic de fret des nouveaux entrants est en progression, mais il n'arrive pas à compenser la perte de trafic de l'ancien monopole public. Un rapport sur l'avenir du fret ferroviaire en Espagne publié par FEDEA, un *think tank* soutenu par les principales banques et entreprises de services espagnoles, signale les grands défauts du système : il s'agit d'un marché restreint, car isolé du reste de l'Europe à cause de la différence d'écartement des voies ; l'infrastructure est limitée (un peu plus de 10 000 km) ; l'important effort d'investissement en lignes à grande vitesse pour les voyageurs a privé de fonds le réseau classique ; celui-ci comporte une faible capillarité et des limitations techniques (25 t par essieu et longueur maximale des trains de 450 m sur la plupart des axes). En ce qui concerne le matériel roulant, le marché ibérique reste peu attractif pour les investisseurs. La RENFE, qui est excédentaire, a constitué une société de location d'actifs, mais elle garde pour elle les matériels les plus modernes et les plus efficaces. Un autre problème relève de la formation des mécaniciens : son coût élevé décourage les nouveaux entrants.

TP Ferro, la société concessionnaire de la ligne à grande vitesse transfrontalière Perpignan-Figueras, a été déclarée en faillite en septembre 2016. Après la liquidation de l'entreprise, les États espagnol et français ont pris en charge l'exploitation de cette section empruntée par les TGV reliant Barcelone à plusieurs villes françaises (Paris, Lyon, Marseille et Toulouse). C'est surtout la faiblesse du trafic, notamment de fret, qui a conduit à la faillite du concessionnaire. Probablement le trafic avait-il été surestimé lors des premiers calculs économiques, mais le nombre réduit de circulations tient aussi au maintien du monopole de la RENFE. Celle-ci est la seule à posséder les locomotives autorisées à circuler sur cette ligne et elles n'ont pas été proposées sur le marché de location.

● France

Les débats sur le système de transport en **France** portent sur **l'évolution des statuts des salariés (et plus généralement des travailleurs) et des droits sociaux** qui y sont attachés. La question traverse l'ensemble du secteur des transports et prend un relief politique accru avec les changements à la tête du pays, sur fond **de crise de l'Union européenne**. Elle est alimentée par le déploiement de la révolution numérique et la diffusion des nouveaux usages qu'elle autorise.

Dans le **transport ferroviaire**, on n'observe pas la remise en cause de l'organisation traditionnelle du travail que certains attendaient. Une nouvelle convention collective, concernant tous les opérateurs, a été conclue. La gestation du texte aura été particulièrement longue, depuis l'introduction de la concurrence pour le transport de fret en 2007 jusqu'à la signature de l'accord en 2016. Pour éviter un conflit social, le gouvernement alors en place a poussé à la pérennisation de l'organisation en vigueur à la SNCF, étendue à l'ensemble de la branche. Le modèle économique du chemin de fer ne s'en trouve pas conforté et l'on observe le retrait relatif de certains acteurs et notamment d'ECR, le plus important des nouveaux entrants, qui a procédé à des licenciements.

Les distorsions de concurrence pour le **transport routier de marchandises** restent difficiles à réduire entre États-membres de l'UE. Le simple maintien des pavillons des États-membres les plus développés, soucieux de conserver leur modèle social, se heurte aux positions libre-échangistes des États-membres de l'est, dont certains affichent par ailleurs des positions politiques hostiles à l'Union. La Commission ne s'oppose pas fondamentalement au renforcement des contrôles à l'ouest pour encadrer des dérives évidentes, consciente qu'elle est des risques de populisme qu'induit un détournement des principes du marché unique. Concrètement, la discussion s'organise autour des règles du détachement de travailleurs et du cabotage routier.

Le fonctionnement de plusieurs marchés du transport est changé par le développement des **plates-formes d'intermédiation** entre usagers et prestataires. Les deux parties peuvent ainsi contourner les professions réglementées pour accéder à des services plus innovants et meilleur marché. Face au délitement rapide de leur position de rente, les taxis parisiens multiplient les recours juridiques contre une concurrence qu'ils jugent illégale et déloyale tout en manifestant dans l'espace public. On note que le domaine du transport, marqué par le développement de formes de travail indépendant particulièrement précaires, a valeur d'exemple : on parle couramment d'« *ubérisation* » de la société. Uber a du reste en projet des changements plus radicaux encore en poussant ses recherches sur des véhicules entièrement autonomes, sans conducteur. La réorganisation des liens de subordination (parmi lesquels le salariat) dans les systèmes de transport prend ainsi des formes très différentes d'un mode à l'autre.

Dans le domaine du **transport aérien**, les grandes compagnies historiques tentent de prendre le contrôle de la demande *low cost*. Le secteur connaît un vaste repositionnement des acteurs. Après un ralentissement du trafic notamment dû aux attentats terroristes, l'année 2016 marque une nette reprise du tourisme et une croissance du trafic de tous les grands aéroports de province. Dans la période récente, le capital de plusieurs aéroports a été cédé à



des exploitants privés (à Toulouse, Lyon, Nice) et l'État pourrait réduire sa participation au capital d'Aéroports de Paris.

Air France a connu de vives tensions sociales liées à un plan de restructuration entraînant la suppression de 5 000 emplois. Après sept années consécutives de pertes, le redressement financier du groupe reste fragile. La réduction des coûts face à la concurrence devrait passer par le lancement d'une offre *low cost* pour les courts courriers (à travers la filiale Transavia), avec aussi un projet pour les moyens et longs courriers. La question du transfert des personnels et de la reconnaissance des conventions collectives d'Air France est un élément central des discussions. Au sein du même groupe, KLM bénéficie d'un environnement plus favorable.

Le développement des **voitures de transport avec chauffeur (VTC)** a déstabilisé le marché et la profession réglementée des taxis (qui, notamment, doivent détenir une licence pour exercer leur métier, licence dotée d'une valeur patrimoniale négociable). Depuis 2013 la valeur de la licence de taxi parisien serait tombée de 240 000 à 120 000 € mais le projet d'un rachat des licences par un fond alimenté par des cotisations des taxis en exercice a été abandonné. De leur côté, après des tensions avec les taxis, les chauffeurs de VTC dénoncent l'augmentation du prélèvement opéré par les plates-formes numériques dont ils dépendent sur le montant de leurs courses : le prélèvement d'Uber est ainsi passé de 20 % à 25 %. Malgré de longues journées de travail, leurs revenus restent très médiocres.

Une loi votée en 2016 a pour objet de pacifier la situation, mais on peut penser qu'elle n'est qu'une étape et que d'autres adaptations du cadre juridique pourront advenir. Comme avant elle Uber Pop (qui mobilisait des chauffeurs non professionnels utilisant leur véhicule personnel), la plateforme française Heetch (qui gérait un système de covoiturage de nuit entre 2 et 6 heures du matin) a été interdite par jugement de justice.

Pour prévenir les conflits, le gouvernement a créé un **Observatoire national des transports publics particuliers de personnes** et a mis en place une structure de suivi et de débat : le Comité national des transports publics particuliers de personnes.

À Paris et dans nombre de grandes villes de France, des pics de **pollution** intense ont été enregistrés en décembre 2016 et janvier 2017. L'épisode a duré plusieurs semaines dans les vallées alpines (du fait du chauffage des maisons au bois, plus que du trafic routier !). Un arrêté préfectoral rend obligatoire les vignettes « Crit'air » à Paris et en première couronne de banlieue, lors des pics de pollution, filtrant la circulation selon l'ancienneté des véhicules. La France veut rattraper son retard dans ce domaine par rapport à d'autres pays européens et, par exemple, la ville de Paris pousse à l'électrification rapide du parc d'autobus desservant la métropole.

Le **transport ferroviaire de fret** poursuit son déclin, dans un contexte 2016 défavorable (avec des mouvements sociaux, une mauvaise récolte céréalière, une conjoncture macro-économique médiocre). Les pertes de Fret SNCF s'élevaient à un quart de son chiffre d'affaires selon un récent rapport de la Cour des comptes. Ce recul de l'opérateur historique n'est plus compensé par la croissance des nouveaux entrants et ECR, le premier d'entre eux et par ailleurs filiale de la DB, annonce un plan social de réduction des effectifs.

Toutefois, la SNCF conforte ses positions internationales avec une prise de participation de 45 % dans BLS, le deuxième opérateur suisse, prolongeant ainsi l'axe Nord-Sud de sa filiale allemande Captrain (bien placée en Allemagne et en Italie). Quant à SNCF Logistics (dont le chiffre d'affaires atteint 10 Md€ dont 80 % sont assurés par Geodis), son activité est de plus en plus internationale et se tourne vers les marchés porteurs que sont la Chine, les USA ou l'Allemagne où Geodis a fait des acquisitions. Dans le groupe, la part de fret ferroviaire est passée de 22 % à 15 % entre 2009 et 2016.

Enfin, l'événement marquant de l'année 2017 est l'ouverture des lignes à grande vitesse atteignant Rennes et Bordeaux au départ de Paris, tandis que la dette du groupe, et notamment du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, continue de s'alourdir.

Si l'orientation du gouvernement est de pousser à l'électromobilité, cette solution technique ne se développe pas encore hors des centres des agglomérations. En revanche, les professionnels, en particulier les chargeurs du transport routier de marchandises (le distributeur Casino par exemple) poussent leurs prestataires à s'équiper en gaz naturel pour véhicules (**GNV**), solution adaptée au milieu urbain car moins polluante en termes de rejet de particules et réputée moins bruyante. Les politiques de l'UE imposent aux États-membres de programmer les investissements des réseaux de distribution d'ici 2025 et les rendent obligatoires pour les RTE-T.

Enfin, la campagne pour les récentes élections présidentielles a montré des positions nettement différentes, d'un candidat à l'autre, en matière de politique des transports. Deux thèmes particulièrement clivant étaient la structure et le rôle du groupe ferroviaire historique d'une part, l'attitude à l'égard de l'Union européenne et de sa politique commune des transports d'autre part. Le candidat élu, M. Macron, s'est prononcé pour l'ouverture des marchés ferroviaires à la concurrence et pour une attitude active à l'égard de politiques européennes, notamment en ce qui concerne le transport routier de marchandises (sur les thèmes du détachement de travailleurs et du cabotage). Il a aussi annoncé un arrêt de la construction de grands projets difficilement financés et une réorientation des ressources vers la modernisation des réseaux existants, avec une attention particulière pour les « transports de la vie quotidienne ».

● Pologne

En **Pologne** et selon le GUS (Service central des statistiques), la **croissance économique** a atteint 2,8 % en 2016, en légère baisse par rapport à 2015 (3,9 %), tirée par la demande extérieure et intérieure. La déflation (en moyenne annuelle) était de -0,6 %, le déficit budgétaire de 2,4 % du PIB et la dette publique était de 49,8 % du PIB. Le salaire moyen brut a augmenté de 4,2 %. La valeur ajoutée par le secteur des transports et de la logistique a augmenté de 6,4 %.

Le **transport terrestre de marchandises** reflète généralement l'évolution de la croissance économique. Toutefois en 2016 le fret ferroviaire a baissé de 0,9 % en tonnes (à environ 222 millions de tonnes) et 0,1 % en tonnes-kilomètres. Le transport routier a crû d'environ 1 % (avec 1 521 millions de tonnes et 278 milliards de tonnes-kilomètres, la distance moyenne étant de 183 km).



Les transbordements dans les **ports maritimes** en 2016 ont atteint un record historique : 73 millions de tonnes. Le plus grand port reste Gdansk avec 33 millions de tonnes, avant Szczecin et Świnoujście (21 millions de tonnes) et Gdynia (17 millions de tonnes). Gdańsk est le leader dans le domaine des transbordements de containers avec 1,3 million de TEU.

Le trafic dans les 15 **aéroports** polonais a augmenté entre 2015 et 2016 de 30,4 à 34,0 millions de voyageurs (+11,8 %). Le leader est Varsovie avec 12,8 millions de voyageurs, suivi par Cracovie (5 millions de voyageurs) et Gdansk (4 millions). La compagnie aérienne PLL LOT, après des années de déficit d'exploitation, a pour la première fois réalisée un surplus brut d'environ 7 millions d'euros. Un nouvel aéroport a été ouvert à Olsztyn-Mazury. Celui-ci se situe en pleine région de Warmie-Mazurie, réputée pour ses mille lacs et une nature riche et préservée. Cet équipement moderne accueillera les vols locaux et internationaux. Son potentiel d'accueil est estimé à 500 000 passagers par an, avec une piste de 2 500 m adaptée à l'atterrissage d'avions de grande taille, comme le Boeing 737 ou l'Airbus 320.

Les Polonais ont acheté et immatriculé 416 000 **automobiles** neuves en 2016 (+17,2 % en comparaison avec 2015), dont 9 849 voitures hybrides et 556 voitures électriques plug-in.

Entre 2015 et 2016 le nombre des **passagers ferroviaires** a augmenté de 4,4 % (de 280 à 293 millions de personnes) et le volume d'activité de 10,0 % (de 17,4 à 19,2 milliards de voyageurs-kilomètres). La société PKP Intercity a augmenté le nombre des passagers de 31 à 39 millions grâce à l'extension des liaisons desservies par les trains rapides « Pendolino ».

Malgré une forte position sur le marché européen, le système de transport polonais figure à un rang médiocre dans le classement de la Commission européenne. Dans le rapport le plus récent « EU Transport Scoreboard 2016 » la Pologne occupe la 22^e place (en 2014 c'était la 28^e place). Les facteurs qui font baisser le rang du transport polonais sont le grand nombre d'accidents mortels sur les routes et la faible qualité du réseau ferroviaire.

La Pologne est dans un conflit avec l'UE-15 dans le domaine de la **libéralisation du marché routier**. Dernièrement le web du ministère de l'infrastructure a publié une opinion critique sur « l'Alliance du routier », un plan d'action visant à lutter contre le dumping social et la fraude à l'intérieur de l'Union.

En 2016 le producteur d'**autobus** le plus innovant en Pologne - la Société Solaris Bus & Coach - a vendu au total 1 300 autobus (dont 750 à l'étranger, en particulier en Allemagne), avec un modèle de bus articulé électrique.

En matière d'**infrastructures**, la longueur des autoroutes et voies rapides en Pologne a augmenté à 3 200 km en un an, et sont encore en construction 1 300 km des infrastructures routières lancées en 2012-2015. Toutefois, le nombre de projets nouveaux était négligeable du fait d'obstacles administratifs et politiques. La Commission européenne a accepté le cofinancement d'environ 500 millions d'euros pour la modernisation de huit lignes ferroviaires et pour la desserte ferroviaire des plus grands aéroports. La Pologne a adhéré à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). La modernisation de ces voies (les voies E30, E40 et E70) nécessite environ 15 milliards d'euros, mais certains experts estiment que le bénéfice cumulé à en attendre serait de plus de 75 milliards d'euros. On compte sur une aide communautaire dans ce

domaine. La gare ferroviaire historique de Łódź Fabryczna a rouvert après reconstruction mais, faute de liaisons avec les autres gares de Łódź, elle reste presque vide...

Enfin le ministère de l'énergie a soumis un plan pour le développement de la **mobilité électrique** et fixé le cadre de la politique nationale pour le développement de l'infrastructure de distribution des carburants de remplacement (alternatifs). On prévoit qu'en 2025 il y aura environ 1 million de voitures électriques sur les routes polonaises.

● Suisse

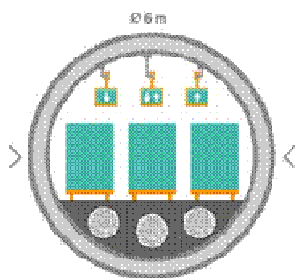
Selon la procédure de la votation, le **peuple suisse** a accepté le projet de création d'un **fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération** (FORTA) visant à développer rail et route de façon équitable et complémentaire. Désormais chaque mode dispose de son propre fonds pour le développement d'infrastructures (le transport ferroviaire dispose déjà de son fonds d'investissement, le FABI, depuis 2014). Le fonds routier sera alimenté par le produit des ventes de la vignette autoroutière ainsi que par la totalité de la surtaxe sur les huiles minérales, ressources qui pourront augmenter si nécessaire. Il financera l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Il doit également permettre d'aménager de nouvelles infrastructures pour réduire les goulets d'étranglement. Environ 6,5 milliards sont utilisés lors de l'étape de réalisation courant jusqu'en 2030. 9 à 12 % du FORTA serviront également à cofinancer des projets d'agglomération comme des routes, des trams, des pistes cyclables ou des chemins piétons.

Les mouvements verts ont été fortement opposés au fonds avec pour principaux arguments la préservation du paysage, la promotion du transport collectif et une meilleure utilisation du réseau de routes existant (covoiturage, véhicules automatiques pour une augmentation de la densité du trafic). Les opposants craignent aussi que des coupes budgétaires soient nécessaires dans d'autres domaines, comme la santé, la formation et les transports publics. La conseillère fédérale en charge des transports s'est réjouie du résultat du référendum en indiquant qu'il s'agissait d'un « mode de financement pionnier en Europe ».

Après des essais menés par la société « Car postal » (issue de la Poste) dans la ville de Sion, les TPF (Transports Publics Fribourgeois) testeront une **navette routière automatique** opérationnelle, selon un horaire régulier. Elle aura une cadence synchrone avec la ligne de bus l'alimentant. Sa capacité est de 11 passagers, auxquels s'ajoute pour l'instant un « groom » pour se conformer aux exigences des administrations : la convention de Vienne de 1968 impose qu'un conducteur soit présent dans un véhicule qui emprunte une voie publique. Un des principaux sujets de discussion est le transfert de la responsabilité du pilote/chauffeur au créateur du logiciel (qui y est lui-même très réticent). Après de multiples prototypes en démonstration, le développement des véhicules automatiques doit faire l'objet d'approches interdisciplinaires décisives (de la part d'établissements académiques comme l'ETHZ [Ecole polytechnique fédérale de Zürich] et d'industriels comme Google, sans négliger les experts juridiques, les administrations publiques, etc.) pour passer de l'utilisation expérimentale à l'utilisation opérationnelle.



L'association « Cargo Sous Terrain » (CST) a développé ces dernières années un **système souterrain de transport de marchandises**. Il est soutenu par des acteurs puissants tels que la Poste et les distributeurs Coop et Migros. Les promoteurs de cette solution ont convaincu l'Administration fédérale de modifier la loi pour permettre le développement, l'implantation et l'exploitation de leur solution. En échange, les conditions émises par la Confédération sont que cette initiative est privée et doit trouver son financement sans contribution publique.



Le système comprendrait un tunnel de 6 mètres de diamètre à 50 mètres sous la surface, équipé de trois voies (une dans chaque sens et une de service au milieu). Les marchandises seront placées dans des conteneurs ou sur des palettes transportées sur des véhicules automoteurs et sans conducteur, 24 heures sur 24. Le coût serait de 3,5 milliards de francs suisses pour un tronçon de 66 km. La solution proposée par Cargo souterrain ouvre de nouvelles perspectives pour une mobilité durable des marchandises tout en libérant les infrastructures de surface, saturées. L'Association s'est récemment transformée en une société anonyme en cours de capitalisation.

De manière générale, on peut s'attendre à ce que les transports souterrains jouent un rôle croissant dans les années à venir, y compris pour le chemin de fer traditionnel, en dépit du coût élevé de telles infrastructures.

Les **chemins de fer** (la compagnie historique CFF) élaborent leur stratégie à long terme et projettent une image innovante. Récemment, un abonnement expérimental, « Green Class », permet aux clients de bénéficier d'une voiture électrique pour faire le dernier tronçon de leur déplacement dans un dispositif de **mobilité multimodale de porte-à-porte**. Une autre expérience porte sur l'utilisation de véhicules routiers automatiques pour la desserte terminale. La stratégie des CFF se dessine : d'une part, l'entreprise souhaite conserver le monopole sur les grandes lignes (avec l'argument qu'elle ne peut pas ne partager que les lignes rentables) ; d'autre part, devenir un acteur majeur de la mobilité par la prise en considération de nouvelles formes de mobilité, ce qui passe par une modification profonde des modèles d'affaire et de l'offre face à la concurrence du bus, du covoiturage, etc. Les CFF prévoient investir 22,5 milliards de francs suisses jusqu'en 2020 dans des innovations ciblées. Pour la première fois en 2016, les ventes de billets à travers l'application mobile ont dépassé les ventes au guichet.

En matière de **construction ferroviaire**, Bombardier avait reçu un important contrat de renouvellement des trains Intercités, en cours d'exécution, ABB fournissant le système de traction. Alors que l'industrie se restructure à l'échelle internationale, la question est posée du maintien d'une production de matériel ferroviaire sur le territoire national, comprenant aussi l'entreprise helvétique Stadler Rail. Cela passe par une complémentarité entre politique des transports et politique industrielle. Dans les autres secteurs industriels,

l'accent est maintenant mis sur l'industrie 4.0, c'est-à-dire sur la digitalisation de la fabrication et l'intégration massive des technologies de mesure, des systèmes informatiques et de communication dans le contexte industriel. C'est un des enjeux pour ramener la production en Suisse et plus largement dans les pays européens.

Le Conseil fédéral octroie des cautionnements au financement de **navires battant pavillon suisse** depuis 1959. Cet intérêt pour le transport maritime est né en 1941, au moment où la Suisse s'était retrouvée isolée et devait s'assurer de certains approvisionnements stratégiques. Elle a pu négocier que Bâle soit considéré comme le siège de la navigation de haute mer suisse et que la Suisse soit invitée lors des conférences internationales maritimes. Le cautionnement lui permet de réquisitionner les navires battant pavillon suisse en cas de crise. Le reste du temps, chaque navire est géré par son armateur. La Suisse s'est placée ainsi au 25^e rang des puissances maritimes (48 navires représentant 1,5 million de tonnes). Le crédit-cadre de cautionnement est aujourd'hui situé à hauteur de 800 millions de francs suisses. La Confédération encourt en ce moment des pertes de plusieurs centaines de millions de francs du fait de retraits de cautionnements et de divers dysfonctionnements de ce fonds et envisage d'interrompre tout le mécanisme (sans qu'aient été analysés les risques pour l'approvisionnement du pays qui pourraient en découler).

Cette synthèse s'appuie sur les contributions de :

- Michel **Beuthe**,
Facultés Universitaires Catholiques de Mons
- Antoine **Beyer**,
IFSTTAR, Université de Cergy-Pontoise
- Vincent **Bourquin**,
Ecole d'Ingénieurs et d'Architectes de Fribourg
- Jan **Burnewicz**,
Université de Gdansk
- Rafael **Giménez Capdevila**,
Société Catalane de Géographie, Barcelone

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

Observatoire des politiques et des stratégies
de transport en Europe
MTES/SEEIDD/MA
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX
Directeur de la publication : Pr Michel Savy