



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2002/7
14 février 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

(Soixante-quatrième session, 18-21 février 2002,
point 6 de l'ordre du jour)

**ANALYSE DE LA SITUATION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS MEMBRES
DE LA CEE ET ÉVOLUTION DES TENDANCES**

Note du secrétariat

Le présent document a pour objet de donner au Comité des transports intérieurs un bref aperçu de la situation des transports dans la région de la CEE en 2001 et quelques indicateurs provisoires de l'activité et des tendances des transports, tout en présentant les meilleures pratiques de l'activité réglementaire des pouvoirs publics dans ce secteur ainsi que les principaux faits nouveaux intéressant l'infrastructure. Il a été établi par le secrétariat, qui s'est fondé sur les communications des pays et institutions ci-après: Allemagne, Bulgarie, Danemark, Finlande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turquie, Union internationale des chemins de fer (UIC), Banque européenne d'investissement (BEI) et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

Le présent document comprend un bref rapport récapitulant les principaux faits et tendances se dégageant des communications reçues et une annexe contenant des résumés succincts de ces dernières. Chaque communication nationale s'articule autour de trois parties: 1) faits nouveaux intéressant les transports; 2) améliorations d'ordre réglementaire; et 3) faits nouveaux intéressant l'infrastructure. Le texte intégral des communications sera fourni sur demande.

I. TENDANCES DES TRANSPORTS DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CEE-ONU

1. Selon les informations et les données préliminaires communiquées par les gouvernements, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR), les volumes de transport et de trafic ont progressé dans l'ensemble de la région de la CEE-ONU en 2001, même si les schémas de croissance ont été sensiblement différents d'un pays et d'un mode de transport à l'autre.

2. Dans les pays de l'UE et de l'AELE, les volumes du transport de marchandises par rail ont en moyenne baissé par rapport à l'année précédente, même si certains pays ont enregistré une croissance modérée. Quant au transport de voyageurs par rail, ses volumes ont faiblement augmenté par rapport à l'année précédente. En Europe centrale et orientale, aussi bien le transport ferroviaire de marchandises que celui de voyageurs ont baissé en moyenne par rapport à l'année 2000. Les États baltes et les pays de la CEI ont enregistré des taux de croissance négatifs pour ce qui est du transport de voyageurs par rail, mais des taux de croissance positifs en ce qui concerne le volume du transport de marchandises par rail. Les taux de croissance moyens, exprimés en tonnes-kilomètre, étaient négatifs au sein de l'UE, soit -1,7 %, masquant les taux de croissance positifs enregistrés par l'Espagne, l'Autriche et les Pays-Bas. En Europe centrale et orientale, la baisse a été encore plus prononcée, à -6,5 % en moyenne, seule la Bosnie-Herzégovine ayant enregistré une augmentation sensible. Le transport de marchandises dans les États baltes et dans les pays de la CEI a faiblement augmenté, soit de 1,8 % en moyenne, la croissance élevée enregistrée par la Lettonie et la République de Moldova compensant la chute brutale observée en Lituanie. Ces taux de croissance annuels moyens du transport ferroviaire de marchandises, typiques de la décennie écoulée (exception faite de l'année dernière), masquent de très importantes disparités au sein des groupes de pays.

3. À travers l'Europe, le transport routier a semblé obtenir de meilleurs résultats que le transport ferroviaire en 2001. Dans les pays de l'UE et de l'AELE, le transport routier de marchandises a enregistré une croissance relativement modeste par rapport à l'année 2000, tandis que dans les pays de l'Europe centrale et orientale et de la CEI, la croissance a été plus nette. Le transport de voyageurs par la route a continué de progresser dans tous les pays, bien qu'à un rythme moindre en Europe occidentale. La croissance du nombre de voyageurs a été moins rapide dans les pays de l'UE et de l'AELE, où elle était attribuée pour une grande part aux transports publics; en revanche, dans les pays d'Europe centrale et orientale et de la CEI, l'essentiel de la croissance pourrait être attribué au transport de voyageurs par des véhicules privés.

4. Dans plusieurs pays de la CEI, la croissance du transport de marchandises est apparue plus forte que celle du PIB, pour plusieurs raisons: taux de croissance plutôt élevés de la production industrielle et agricole, récolte exceptionnellement bonne, augmentation des volumes du commerce extérieur et stabilité relative des prix. Sauf en Arménie et au Bélarus, le volume des marchandises transportées en 2001 a progressé dans tous les autres pays de la CEI par rapport à l'année précédente. En ce qui concerne le transport de voyageurs, seuls quatre pays ont enregistré des taux supérieurs à ceux de l'année précédente.

**PRINCIPALES TENDANCES DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION
DE LA CEE-ONU EN 2001**

(Estimations et projections)

	PIB	Transport de marchandises (en tonnes-kilomètre)			
		Total	Par route	Par rail	
				Total	International
UE + AELE	1,8 %	2,0 %	2,4 %	-1,8 %	-0,2 %
Pays d'Europe centrale et orientale	3,1 %	3,0 %	3,5 %	-6,5 %	-6,5 %
Fédération de Russie	5,5-6,0 %	8,0 %	6,0 %	4,4 %	6,0 %
États baltes et pays de la CEI	5,9 %	6,0 %	7,5 %	1,8 %	-0,2 %
Turquie	-6,0 %	N.d.	N.d.	-2,4 %	-3,1 %

Notes: Les chiffres de ce tableau sont des estimations et des projections données par le secrétariat dans le seul but d'indiquer des ordres de grandeur.

N.d. = non disponible.

5. Alors qu'en 2000 le transport ferroviaire de marchandises et le transport combiné avaient progressé plus rapidement que le transport routier, cette tendance s'est inversée. La modification de la répartition modale en faveur du rail n'a pas été observée en 2001 à l'échelle européenne, même si elle pourrait intervenir dans certains pays de l'UE en 2002. Dans les pays de l'Europe centrale et orientale ainsi que dans les pays de la CEI, il ressort des informations communiquées que le transport routier a vraisemblablement conservé, voire augmenté, sa part du marché total du transport de marchandises.

6. Dans l'ensemble de l'Europe, le transport international de marchandises a fait mieux que les transports domestiques, poursuivant ainsi une tendance majeure observée depuis des décennies dans la région de la CEE-ONU. Toutefois, dans les pays d'Europe centrale et orientale, le transport ferroviaire international de marchandises a fait aussi bien que les transports domestiques, tandis que dans les États baltes et les pays de la CEI, il a exceptionnellement enregistré en 2001 des résultats moins bons. Une plus grande ouverture des pays d'Europe centrale et orientale ainsi que la reprise de la croissance économique au sein de l'UE et en Fédération de Russie pourraient contribuer à un accroissement de la demande en matière de transport international au cours des prochaines années.

7. Les transports par voie navigable ont continué de stagner à travers toute l'Europe, en particulier dans les pays d'Europe centrale et orientale, principalement en raison de l'interruption du trafic sur le Danube. Toutefois, en Fédération de Russie, ce mode a enregistré une croissance de 16 % en 2001.

ROYAUME-UNI

1) La croissance tendancielle du trafic routier a été d'environ 1 % au cours des trois premiers trimestres de l'année 2001, par rapport à l'année précédente. Ce pourcentage est quelque peu inférieur à la progression du PIB pendant la même période (ce qui constitue une tendance divergente récente entre ces deux taux de croissance). La fréquentation des autobus a augmenté d'environ 1 % pendant l'année achevée en avril 2001. Pour les chemins de fer, contrairement à la forte progression des années précédentes, elle n'a été que de 0,5 % jusqu'en juin 2001 par rapport à l'année d'avant. Ce phénomène est imputable à une grave perturbation des services à la suite d'accidents majeurs et des mesures prises en conséquence. Pour le métro, l'augmentation a été de 17 % pour l'année achevée en avril 2001. La mise en œuvre de la stratégie à long terme du gouvernement, arrêtée en 2000, devrait permettre de réduire l'engorgement des routes par rapport au niveau actuel, d'augmenter le transport ferroviaire de voyageurs (+ 50 %) et de fret (+ 80 %) d'ici 2010 et d'encourager l'utilisation des transports publics en milieu rural et en milieu urbain.

2) Le gouvernement a annoncé son intention de proposer des lois visant à accroître la sécurité des transports ferroviaire, aérien, maritime et routier ainsi que des propositions visant à améliorer la santé et la sécurité sur les lieux de travail. La Stratégie de sécurité routière - «Des routes plus sûres, demain et pour chacun», lancée par le Premier Ministre le 1^{er} mars 2000, fixe des objectifs pour réduire le nombre des victimes de la route d'ici 2010 par rapport à la moyenne enregistrée pour la période 1994-98: une diminution de 40 % du nombre de tués et de blessés graves; de 50 % du nombre des enfants (de 0 à 15 ans) tués ou gravement blessés; et de 10 % des blessures légères. Ce plan décennal prévoit des mesures visant à réduire d'ici 2010 les émissions de CO₂ d'un montant équivalent à 5,6 millions de tonnes de carbone, en plus des 4 millions de tonnes attendues de l'accord conclu avec les constructeurs automobiles sur une base volontaire. Il ne faut pas oublier l'engagement d'améliorer la qualité de l'air en respectant les objectifs fixés par la Stratégie nationale de qualité de l'air pour le monoxyde de carbone, le plomb, le dioxyde d'azote, les particules, le dioxyde de soufre, le benzène et le butadiène 1-3. Les politiques actuelles et futures devraient permettre d'obtenir d'autres réductions du bruit de la circulation et d'atténuer les incidences des nouveaux aménagements dans le secteur des transports.

3) Le Plan décennal du Gouvernement vise à augmenter le niveau des investissements publics en faveur des transports, exprimés en pourcentage du PIB. En se fondant sur les chiffres actuels, on devrait passer de 0,65 % en 1998/99 à environ 1,14 % en 2003/04.

UNION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

Selon les chiffres obtenus pour une période de 11 mois, le transport combiné total effectué par les membres de l'UIRR en 2001 n'a progressé que de 1,7 % par rapport à la même période de l'an 2000. Le transport international combiné (accompagné et non accompagné) a pendant la même période progressé plus rapidement que les transports nationaux. Par exemple, le transport international accompagné a augmenté de 4,9 % contre 2,3 % pour le transport national accompagné. De l'avis des experts, les raisons du ralentissement par rapport aux années précédentes sont, outre un ralentissement de l'économie en général, à rechercher du côté de l'offre (baisse de la qualité et renchérissement des services ferroviaires).

Il est difficile de faire des prévisions sur l'évolution du transport combiné en 2002. Il existe des évolutions positives: certains gouvernements sont davantage disposés à promouvoir le transport national combiné et d'autres pays se dotent de nouveaux schémas de commercialisation. Par ailleurs, le rythme auquel les entreprises ferroviaires se sont restructurées et réorganisées et ont amélioré la qualité de leurs services aura en fin de compte des incidences sur la tendance du transport combiné. Bien que l'industrie du transport combiné juge que cela est inférieur au potentiel du marché, on considère qu'une augmentation de 5 % en 2002 serait un maximum, vu les circonstances.

BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT

L'investissement dans les infrastructures de transport, qui s'est maintenu aux environs de 1 % du PIB, devrait être considérablement augmenté si l'on voulait faire face à la situation actuelle dans le domaine des infrastructures. Il n'y a toutefois aucun signe de la reprise prévue des investissements. Même dans les pays dotés de plans de développement consistants, comme l'Espagne, les dépenses effectives restent modestes. Le ralentissement économique actuel, vu les restrictions de l'UME relatives à la convergence, ne semble pas favorable à l'investissement public. Les préoccupations croissantes vis-à-vis de la «nouvelle» économie pourraient toutefois mener à diriger davantage de capitaux publics vers les investissements à long terme plus sûrs, si les conditions voulues sont réunies.

La Conférence sur les réseaux transeuropéens, organisée par la BEI, à Strasbourg a mis en avant la nécessité d'une action européenne en vue d'instaurer les conditions d'une augmentation de la participation du secteur privé à l'aménagement d'infrastructures de transport. Les investissements privés dans les autoroutes devraient se poursuivre en Espagne, au Portugal et en Grèce, mais également en Allemagne et dans les autres pays traditionnellement «sans péage». Cependant, pour consolider la participation privée dans ce secteur, ainsi que l'efficacité recherchée, il a été jugé essentiel que l'octroi de concessions soit ouvert à la concurrence et que les concessionnaires partagent une vue à long terme. De nombreux soumissionnaires étaient des entreprises de travaux publics parfois uniquement soucieuses de réaliser des profits à court terme. D'autre part, la majorité des administrations publiques était relativement peu disposée à entrer dans des «partenariats» exigeant des structures administratives et du personnel spécialisé. Dans l'ensemble, il semble probable que, malgré l'augmentation des besoins, les investissements dans les infrastructures de transport ne progressent guère au cours des toutes prochaines années, même si la part du privé devrait se renforcer un peu. L'activité traditionnelle de la BEI - le financement des promoteurs publics d'infrastructures, en particulier dans les pays dits de la cohésion - est limitée par l'amélioration des conditions de crédit offertes aux entités publiques par l'UME. La rigueur budgétaire pourrait aujourd'hui inverser la tendance, en particulier par l'octroi de prêts à des véhicules de financement pour des buts spécifiques. Par ailleurs, les promoteurs privés sollicitent souvent des prêts de la BEI pour financer leurs engagements à long terme. Dans ce contexte, la Banque peut efficacement contribuer à la mise sur pied d'opérateurs d'infrastructures de transport à l'échelle de l'Europe.

La BEI a un rôle particulièrement important à jouer dans l'amélioration des infrastructures de transport des pays candidats à l'adhésion et des Balkans, avec la Commission et d'autres institutions. Dans la région des Balkans, elle est un intervenant majeur dans la définition d'une stratégie d'investissement fondée, dans une première étape, sur la remise en état envisagée des grands axes et terminaux afin d'instaurer des conditions d'accessibilité de base. Il sera ensuite

procédé à un exercice de planification commune à long terme en vue d'être à même de faire face aux besoins futurs.

Dans l'ensemble, la modestie de la hausse des investissements prévus dans l'infrastructure de transport pourrait être compensée par un intérêt croissant des promoteurs, publics comme privés, envers les produits de la BEI, ce qui fait que la tendance haussière constatée dans le passé (avec un fléchissement en 1999 pour l'UE) devrait se poursuivre dans l'avenir proche, à moins que des restrictions ne soient imposées.

En 2001, les projets de transport avalisés par la Banque dans les pays candidats à l'adhésion ont totalisé environ 1 044,90 millions d'euros.

II. PRATIQUES RECOMMANDÉES EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS

8. Dans la plupart des pays, les efforts réglementaires ont porté sur des mesures visant à améliorer encore la sécurité routière, à réduire les encombrements dans les zones urbaines, à encourager le transport ferroviaire et le transport combiné et à accroître la compétitivité des chemins de fer.

9. En République tchèque par exemple, la mise en application en janvier 2001 de mesures relatives à la sécurité routière a entraîné une forte baisse du nombre de personnes tuées dans des accidents. Dans d'autres pays (tels que la Norvège), de manière similaire, des mesures ont été envisagées pour qu'à long terme il n'y ait plus ni mort ni blessé grave sur les routes. Des réglementations du même type vont être appliquées dans le transport ferroviaire. La sécurité routière a été l'un des points importants inscrits aux programmes des responsables de la réglementation en Pologne et surtout au Royaume-Uni où le Premier Ministre a lancé une stratégie de la sécurité routière intitulée «Tomorrow's road - safer for everyone» (demain, une route plus sûre pour tous), dans le cadre de laquelle des objectifs de réduction du nombre de victimes des accidents de la route ont été fixés pour 2010. Plus précisément, des mesures réglementaires élaborées ou envisagées dans un certain nombre de pays visaient à améliorer la protection des piétons, à durcir la lutte contre la conduite en état d'ivresse, à contrôler les routes sur le plan de la sécurité, surtout aux passages à niveau, etc.

10. Un autre domaine important en matière de réglementation a concerné l'amélioration des performances environnementales du secteur des transports. L'adoption de prescriptions plus strictes concernant les gaz d'échappement et le bruit dû aux transports n'est qu'une mesure parmi d'autres appliquées ou envisagées dans les pays membres (Finlande, Norvège, Royaume-Uni et Suède). En outre, un certain nombre de pays ont continué d'appliquer et de perfectionner des instruments économiques tels que les suivants: fiscalité différentielle des carburants, taxes pour limiter l'emploi des pneus à crampons, perception de droits pour encombrement, taxes différenciées sur l'utilisation des véhicules et amélioration de la qualité des transports publics dans les principales zones urbaines.

11. Certains pays en transition, en particulier des pays de la CEI, doivent faire face aux problèmes posés par le caractère relativement ancien de leurs parcs de véhicules (tant pour les voyageurs que pour le fret). Par suite, les niveaux de la pollution, du bruit et des autres effets environnementaux ont été beaucoup plus élevés que dans d'autres pays de la région et

les gouvernements ont réfléchi aux mesures économiques et administratives susceptibles de donner les meilleurs résultats. Du fait que la croissance économique a repris et que la population et les professionnels des transports disposent de moyens accrus pour acquérir des véhicules plus récents et moins polluants, on pouvait s'attendre à une baisse de l'âge moyen des parcs et à une diminution de leurs niveaux très élevés de pollution.

12. Pour renforcer encore les mesures protégeant l'environnement, la Suède par exemple réalise deux projets éducatifs, l'un sur la conduite de véhicules lourds de manière à moins polluer l'environnement et l'autre sur les dispositifs intelligents de régulation de la vitesse.

13. Des initiatives ont aussi été prises dans le domaine de la promotion du transport ferroviaire et du transport combiné, pour renforcer l'efficacité, la fiabilité et la compétitivité des chemins de fer. Les mesures réglementaires ont porté surtout sur la législation touchant les chemins de fer dans certains pays (Pologne et Slovaquie) et ont été complétées dans d'autres par des taxes sur le transport routier (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations en Suisse).

14. Enfin, dans presque tous les pays, des mesures importantes ont été prises pour mieux réglementer le marché des transports, rapprocher la position concurrentielle des chemins de fer de celle d'autres modes de transport (le transport routier en particulier) et offrir des chances égales à tous sur le marché des transports. Le Danemark par exemple a pour la première fois de son histoire lancé un appel à la concurrence concernant une partie (15 %) du transport ferroviaire de voyageurs. Dans des pays d'Europe centrale et orientale en particulier, d'importants travaux réglementaires ont été réalisés, notamment la création de nouveaux organismes chargés de la réglementation, du contrôle ou d'autres tâches pour améliorer la gestion du système national de transport ou la rendre conforme à la législation de l'Union européenne.

III. FAITS NOUVEAUX INTÉRESSANT L'INFRASTRUCTURE

15. Parmi les principaux faits nouveaux intéressant l'infrastructure dont les pays ont rendu compte, on peut citer les améliorations, bénéficiant d'un rang de priorité élevé, apportées aux réseaux de routes E et de lignes ferroviaires E. Les investissements correspondants ont été réalisés sur la base soit de stratégies à long terme (Norvège, Royaume-Uni, Suède et Suisse) visant à développer l'infrastructure de transport nationale soit de programmes à moyen terme visant à mieux relier les réseaux infrastructurels du pays avec ceux des voisins et avec l'Union européenne.

16. Les pays disposant de réseaux routiers relativement bien développés (Suède et Suisse par exemple) ont mis un peu plus l'accent sur la poursuite de l'amélioration et du développement des infrastructures du transport ferroviaire, du transport combiné ou du transport par voie de navigation intérieure.

17. Dans de nombreux pays, les gouvernements étudient de plus en plus la possibilité d'appliquer les modèles d'investissement dans les infrastructures qui font appel au partenariat entre secteur public et secteur privé (Finlande, Norvège et Pologne). Un nouveau modèle de partenariat entre secteur public et secteur privé est à l'essai en Norvège entre l'Administration routière norvégienne et une société privée pour construire, exploiter et remettre en état une route particulière pendant une période convenue. Dans ces pays, les investissements dans l'infrastructure ont été davantage tributaires des politiques gouvernementales axées sur

la modification de la répartition modale (tunnels ferroviaires en Suisse) et sur l'amélioration de la sécurité de la circulation ou d'autres politiques stratégiques.

18. En Europe centrale et orientale, ainsi que dans des pays situés plus à l'est, les investissements dans l'infrastructure ont porté essentiellement sur l'amélioration des routes principales et autoroutes (routes E, routes des corridors de transport paneuropéen) et sur certains chantiers nouveaux. Dans ces pays, on a aussi procédé à des travaux de modernisation et de réfection de grandes lignes ferroviaires (lignes ferroviaires E), voire même à certains travaux de construction de telles lignes (Slovénie).

19. Les investissements dans l'infrastructure de transport ont varié entre 0,7 % et 1,7 % du PIB dans les pays ayant présenté des rapports. Dans la plupart de ces pays, ces investissements ont été réalisés essentiellement avec des fonds publics. Du fait que les ressources budgétaires disponibles pour financer d'importants travaux d'infrastructure sont souvent limitées, la plupart des gouvernements expérimentent des modèles pour trouver des sources de financement additionnelles, en recourant à des partenariats avec le secteur privé, à d'autres arrangements avec des institutions financières internationales et à des investisseurs privés internationaux ou nationaux. Globalement, le niveau des ressources disponibles pour investir dans le développement des infrastructures à l'échelle de l'Europe est resté à peu près au même niveau que l'année précédente.

IV. PERSPECTIVES

20. La demande de transport à l'échelle de l'Europe devrait augmenter en 2002. Au second semestre de 2002, des signes de redressement économique et d'accélération de la croissance devraient apparaître dans la plupart des pays membres de l'Union européenne, tandis que la croissance économique dans les pays d'Europe centrale et orientale, ainsi que dans la Fédération de Russie et les pays de la CEI, devrait se maintenir à un niveau relativement élevé.

21. La part du transport de marchandises par voie de navigation intérieure dans le marché européen des transports de marchandises devrait augmenter par suite de la reprise attendue du trafic sur le Danube même si ledit trafic a toujours été faible à l'échelle européenne.

22. Les préoccupations environnementales, la sécurité, les encombrements, en particulier dans les zones urbaines, et la modification de la répartition modale resteront pour les gouvernements des pays membres les principaux points sur lesquels il faudra continuer à agir sur le plan réglementaire. D'autres efforts d'élaboration de textes de loi dans de nombreux pays membres porteront sur la poursuite de la libéralisation des marchés des transports, la création de marchés plus concurrentiels pour le transport ferroviaire et les mesures visant à encourager le transport ferroviaire et le transport combiné. Dans tous ces domaines, on continuera à étudier et mettre au point de nouveaux instruments économiques et administratifs. Le renforcement de la contribution du secteur privé au développement des infrastructures restera l'un des principaux objectifs.

Annexe**RÉSUMÉ DES COMMUNICATIONS DES PAYS****BULGARIE**

1) La diminution à long terme du volume de trafic pour tous les modes de transport observée depuis les années 80 semblait avoir ralenti depuis 1998. Les données concernant les neuf premiers mois de 2001 indiquaient que la tendance à la baisse s'est poursuivie, mais plus lentement que pendant les périodes précédentes. Selon des estimations, les indicateurs du transport de marchandises comme de voyageurs ont de nouveau baissé en 2002. 2) La réforme du secteur ferroviaire et la dissociation des infrastructures et des opérations de transport ont constitué l'orientation principale de l'effort réglementaire en 2001. Au début de 2002, la Société nationale des chemins de fer bulgares a été scindée en deux: la Société nationale des infrastructures ferroviaires et les Chemins de fer bulgares (société unipersonnelle). Une ordonnance visant à accroître l'efficacité des chemins de fer a été publiée en 2001, qui régit le trafic ferroviaire de marchandises et énonce les principes d'une concurrence loyale entre les transporteurs. Une autre ordonnance a été adoptée pour réglementer le trafic des véhicules routiers hors normes et des véhicules exceptionnels. 3) L'établissement de connexions entre l'infrastructure nationale et les zones et corridors de transport paneuropéens ainsi que l'augmentation de la capacité des équipements existants étaient des objectifs importants de la politique nationale des transports. En 2001, la réfection de 162 km du réseau des routes E et l'aménagement de 87 km sur les routes E 79, E 871 et E 85 ont été achevés dans le cadre du programme PHARE. La même année, le coût total de travaux de réfection et de modernisation de l'infrastructure routière a atteint 1 % du PIB. Le montant des investissements consacrés à l'infrastructure ferroviaire a dépassé 80 millions d'euros, alors que le programme correspondant dans ce secteur pour la période 2002-2008 prévoyait des niveaux d'investissement beaucoup plus élevés au cours des prochaines années.

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

1) La progression régulière du transport routier de marchandises s'est poursuivie en 2001 grâce, essentiellement, à l'augmentation des transports internationaux. Après avoir connu, en 2000, sa première croissance depuis 1990, le transport de marchandises par le rail a continué de progresser en 2001. Malgré une chute de 15 % en 1998, et l'augmentation de la part du fret ferroviaire au cours des deux dernières années, le transport de marchandises par la route a plus que doublé au cours des 10 années écoulées, alors qu'il a chuté d'environ 60 % pour le rail. En ce qui concerne le transport de voyageurs, les transports en commun ont diminué de près de la moitié et les transports urbains de 13 % au cours des 10 dernières années, en raison principalement de l'augmentation du nombre des voitures particulières. Pendant la même période, le transport routier a plus que triplé sa part du transport total de marchandises. 2) Une première analyse (portant sur les neuf premiers mois de 2001) des effets des nouvelles mesures de sécurité routière adoptées en janvier 2001 faisait apparaître une diminution de 9 % du nombre total des personnes tuées. Toutefois, une augmentation considérable du nombre de piétons tués ou blessés a été enregistrée par rapport à la période précédente, résultant vraisemblablement du non-respect de la priorité due aux piétons aux passages protégés. À l'avenir, la priorité sera également accordée à la stabilisation et à la diminution progressive des effets néfastes

du transport et du trafic sur l'environnement. 3) La modernisation des principales lignes ferroviaires, à l'intérieur des corridors de transit, restait un élément prioritaire des plans de développement de l'infrastructure. De nouveaux investissements et travaux d'amélioration des équipements visaient également à accroître la part des transports combinés dans le volume total du transport ferroviaire (qui est actuellement d'environ 7 % malgré une croissance annuelle de 15 à 20 %). Par ailleurs, les aménagements du réseau ferroviaire ont porté principalement sur des activités de modernisation, privilégiant les travaux d'entretien et de réparation par rapport aux nouvelles constructions. Un nouveau tronçon de 16 km 350 de l'autoroute D8 (corridor paneuropéen IV) et une rocade de 2,5 km autour de Prague ont été ouverts à la circulation en 2001. En ce qui concerne les voies navigables, les aménagements visaient principalement à améliorer la navigation sur le cours d'eau Elbe-Vltava.

DANEMARK

- 1) Le volume des transports par voitures particulières, camionnettes et camions, bus et trains de voyageurs devait rester stable en 2000 et progresser lentement (1,5 % par an) à partir de 2002. Le transport ferroviaire de voyageurs a augmenté d'environ 5 % entre 2000 et 2001.
- 2) La principale mesure prise en ce qui concerne la réglementation des chemins de fer a été l'adjudication de 15 % des transports ferroviaires de voyageurs. Pour la première fois, le transport de voyageurs par le rail faisait l'objet d'un appel à la concurrence. Compte tenu de l'expérience acquise au cours de cette opération, qui devrait aboutir en 2003, d'autres éléments des transports ferroviaires allaient être mis en adjudication dans le futur.

FINLANDE

- 1) En 2001, la production industrielle a été à l'origine d'une légère augmentation de la demande de transport de marchandises. Le fret a continué de progresser à un rythme modéré par rapport à la croissance du PIB, parce que la croissance industrielle touchait essentiellement les technologies de l'information pour lesquelles la demande de transport est relativement faible. Selon des estimations, les transports routier et ferroviaire de marchandises augmentaient respectivement de 1 à 2 % et de 1 à 3 %, tandis que le transport de voyageurs augmentait de 2 à 3 % par le rail et à un rythme plus modéré par la route.
- 2) La Finlande a hâté l'adoption de dispositions réglementaires plus contraignantes, conformes à celles de l'Union européenne et d'autres accords internationaux, en ce qui concerne l'échappement des gaz et les émissions acoustiques des véhicules de transport. En outre, plusieurs mesures non réglementaires ont été adoptées afin de réduire l'impact des transports sur l'environnement et la santé. Le document «Environmental Guidelines for the Transport Sector» (directives relatives à l'environnement destinées au secteur des transports), publié en 1999, énonçait les responsabilités des différents acteurs (pouvoirs publics, industries, entreprises) aux fins de l'intégration des considérations environnementales dans tous les secteurs et aspects de la politique finlandaise des transports.
- 3) Le montant total des investissements consacrés aux infrastructures en 2001 représentait 1,5 % du PIB et provenait principalement du budget de l'État. Le tronçon routier Mantsala-Lahti a été financé par PPP à titre expérimental et des modalités nouvelles de financement étaient à l'étude. Pour l'essentiel, les investissements concernant les infrastructures ont été consacrés au réseau de routes E (E 8 et, en particulier, E 18, qui fait partie du corridor paneuropéen IX).

ALLEMAGNE

1) Le volume des transports de marchandises a augmenté un peu plus lentement en 2001 qu'au cours des années précédentes, avec une progression (de 1 % en tonnes-kilomètre par rapport à 2000. Les transports routiers ont continué à progresser, de 2 % par rapport à 2000, tandis que la croissance des transports ferroviaire et fluvial de marchandises ralentissait, avec une diminution de 1,1 % et 3,5 %, respectivement. La part de marché du trafic de marchandises par le rail et les voies navigables a une nouvelle fois chuté en 2001, après une augmentation modeste en 2000. Le volume du transport de voyageurs par la route (mesuré en passagers-kilomètre) a continué de diminuer en 2001, tandis qu'il restait stable par rapport à 2000 par le rail.

LETTONIE

1) Le trafic ferroviaire a augmenté en 2001 par rapport à 2000, de 4,1 % environ pour les marchandises et de 19,5 % pour les voyageurs. D'après les prévisions, le trafic routier sur les principaux axes devrait augmenter d'environ 4 % par an entre 2000 et 2015. 2) Les principaux faits nouveaux intervenus dans le domaine de la réglementation ont été la création d'une commission du service public ayant des fonctions réglementaires en matière de concurrence et de prix, l'élaboration de nouvelles mesures de protection de l'environnement dans le domaine des chemins de fer, la mise en place d'un système de formation pour les conseillers en sécurité dans le domaine du transport des matières dangereuses et les modifications apportées à la loi sur le trafic routier et au Code des sanctions administratives. 3) Parmi les faits nouveaux intervenus en 2001 en ce qui concerne l'infrastructure routière, il faut citer les gros travaux de réfection effectués sur la route E 67 (Via Baltica) et la modernisation des principales liaisons ferroviaires. En 2001, le montant total des investissements s'est élevé à 110,9 millions d'euros (environ 1,5 % du PIB) dont 53,7 % pour les chemins de fer et 11,5 % pour l'infrastructure routière. En 2002, la compagnie lettonne des chemins de fer Latvijas Dzelzceļš espère obtenir de l'Instrument structurel de préadhésion de la Communauté européenne à titre de participation financière, un montant de 13,7 millions d'euros qu'elle prévoit d'utiliser principalement pour financer la modernisation du corridor ferroviaire Est-Ouest, notamment l'amélioration du système de gestion du trafic.

LITUANIE

1) D'après les premières estimations dont on dispose, le trafic de marchandises en 2001 devrait baisser de 5,5 % pour le rail et de 4,5 % pour la route par rapport à 2000. De même, le trafic de voyageurs devrait baisser de 12 % pour le rail et de 10 % pour la route. 2) Les principaux faits nouveaux en matière de réglementation ont été le perfectionnement des nouveaux organes de régulation, l'amélioration des contrôles réglementaires et l'harmonisation de la législation lituanienne avec les normes de l'Union européenne, ainsi que la restructuration et la réorganisation de l'administration des chemins de fer. 3) Les investissements dans les infrastructures de transport ont porté essentiellement sur la réfection et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, la reconstruction et la modernisation du réseau routier, et la modernisation des ports et des aéroports. Le montant total des investissements consacrés aux infrastructures en 2001 a représenté environ 1 % du PIB. Ces investissements ont été consacrés en priorité aux réseaux compris dans les corridors de transport paneuropéens I et IX. Entre 2001

et 2003, 87 % des investissements consacrés aux infrastructures (environ 227 millions d'euros) serviront à financer des sections de réseau telles qu'elles sont définies dans le programme TINA.

NORVÈGE

1) En Norvège, le trafic routier pour l'exercice qui s'achevait en octobre 2001 était en hausse de 2,7 % par rapport à la même période de l'exercice précédent. Pour le trafic de marchandises pondéreuses, la hausse était de 2,5 %. Pour l'avenir, on estime que la hausse devrait être de 1,5 %. Le trafic ferroviaire de voyageurs a baissé de 7,9 % tandis que le trafic ferroviaire de marchandises a augmenté de 4,2 % en tonnes-kilomètre. 2) Une stratégie pour la sécurité routière en Norvège, dont l'objectif à long terme est de supprimer les morts et les blessés graves dans les accidents de la route, a été définie en février 2001 dans le plan des transports nationaux pour 2002-2011. La loi sur les chemins de fer a également été modifiée en 2001 et un règlement concernant les enquêtes sur les accidents/incidents, les rapports, etc., entrera prochainement en vigueur. La loi sur la tarification antiembouteillage a été approuvée par le Parlement en mai 2001. L'objectif du système de tarification routière est d'internaliser les coûts externes locaux afin de réduire les embouteillages et d'améliorer l'environnement local. Le plan national pour les transports 2002-2011 définit les éléments essentiels d'une stratégie environnementale rentable, comprenant notamment un large éventail d'instruments économiques et administratifs tels que des taxes sur les CO₂ et le soufre, visant à remédier aux problèmes causés par les transports. À Oslo, les autorités locales ont décidé récemment d'assouplir le système de taxes visant à limiter l'utilisation des pneus à crampons, qui était appliqué depuis une année, car des enquêtes indiquaient que près de 80 % des véhicules étaient désormais équipés de pneus sans crampons. 3) Le Gouvernement examinait l'applicabilité du partenariat entre secteur privé et secteur public (PPP) aux investissements consacrés aux infrastructures. Le premier contrat entre l'administration norvégienne publique des routes et une compagnie PPP sera signé d'ici la fin 2002 afin de construire, gérer et réparer une route donnée pendant une période de 20 à 25 ans.

POLOGNE

1) Pour les 11 premiers mois de 2001, le volume des marchandises transportées devrait baisser d'environ 9 % par rapport à la même période de l'année précédente, la baisse la plus forte étant enregistrée dans les transports par voies navigables intérieures. Le volume des marchandises transportées par route devrait diminuer d'environ 8 % et celui des marchandises transportées par rail de 10 %. Le nombre de voyageurs transportés a lui aussi diminué mais dans une moindre mesure. 2) En ce qui concerne les principales mesures réglementaires, on peut citer l'introduction, le 1^{er} janvier 2002, des règlements d'application de la loi sur les transports routiers instituant des exonérations de taxes pour le matériel de transport utilisé dans le transport combiné, la création d'un organe de contrôle des transports routiers chargé d'améliorer la sécurité routière et l'introduction de tarifs préférentiels pour le transport combiné. 3) Le montant total des investissements consacrés aux infrastructures de transport en 2001 a représenté, pour la route, environ 62 % de l'ensemble des investissements consacrés aux infrastructures en Pologne, cette proportion étant de 34 % pour les chemins de fer. De gros travaux de remise en état et de modernisation ont été achevés ou étaient en cours en 2001 sur un certain nombre de routes E, de carrefours et de ponts, notamment la route repère E40 et la route E77. Un tronçon autoroutier de 56 km sur la route E40 a aussi été achevé. Les principales lignes ferroviaires, notamment la ligne E20, ont aussi été modernisées. Les dépenses pour le développement des infrastructures

n'ont représenté en 2001 que 0,7 % du PIB. Le Gouvernement a recherché activement des fonds privés dans le cadre de partenariats secteur privé/secteur public.

SLOVAQUIE

1) L'évolution du transport par rail et du transport combiné en 2001 n'a guère été positive et les performances de ces modes de transport ne devraient pas s'améliorer en 2002. On s'attendait à une augmentation modérée du nombre de voyageurs dans les transports publics à partir de 2003. C'est le trafic routier qui devrait enregistrer le taux de croissance le plus élevé, tant pour les marchandises que pour les voyageurs; à court terme, les besoins en matière de transport de voyageurs devraient être satisfaits principalement grâce aux véhicules privés. 2) En 2001, le Gouvernement a adopté les «Perspectives du développement du transport combiné à l'horizon 2010», qui définit les principaux éléments d'un développement plus rapide du transport combiné. 3) Les principaux travaux d'infrastructure ont été réalisés sur les lignes de chemin de fer des corridors paneuropéens IV, V et VI. En particulier, la vitesse des trains a été augmentée et des travaux de modernisation ont été réalisés sur la section Bratislava-Žilina-Cadca, qui devraient être achevés d'ici 2005. Dans le cadre du programme des investissements consacrés aux infrastructures ferroviaires, des travaux ont également été réalisés dans les gares situées à la frontière avec la République tchèque et l'Autriche. L'objectif global concernant l'infrastructure ferroviaire consistait à atteindre les paramètres techniques des accords AGC et AGTC sur les lignes prioritaires le long des principaux corridors. En 2001, la construction d'autoroutes le long des corridors IV, V/A et VI s'est poursuivie. Il s'agissait principalement de sections des routes E75 et E50. En 2001, 8 700 millions de couronnes slovaques ont été investies dans la construction d'autoroutes et deux nouveaux points de passage ont été ouverts à la frontière avec la Pologne et à la frontière avec la Hongrie.

SLOVÉNIE

1) En Slovénie, le trafic marchandises a continué à progresser en 2001. Les marchandises ont été acheminées principalement par mer et par chemin de fer. Le chemin de fer l'a emporté sur le transport routier en quantité (tonnes), mais en tonnes-kilomètre c'est le transport routier qui l'a emporté. La part du transport combiné a été très modeste. La part du transport routier dans le trafic national de marchandises a été de 90 % et d'environ 66 % dans le transport international. Le transport par voiture particulière a été le principal mode de transport de personnes tandis que le transport en commun a continué à perdre du terrain. La part des chemins de fer dans le trafic national de voyageurs était d'environ 9 %. 2) La législation de la Slovénie n'était pas loin d'être alignée sur celle de l'Union européenne: la nouvelle loi sur le transport routier ainsi que les nouvelles lois-cadres sur le transport maritime et le transport aérien étaient en place et seuls quelques détails techniques et lois secondaires manquaient. 3) En 2001, le développement des infrastructures s'est surtout traduit par la poursuite de la construction d'autoroutes sur les couloirs paneuropéens V et X. Toujours en 2001, 260 millions d'euros ont été affectés au Programme national de construction d'autoroutes. La modernisation et la remise en état du réseau ferroviaire se sont poursuivies en 2001 ainsi que la construction de nouvelles liaisons ferroviaires, notamment l'ouverture d'une liaison directe avec la Hongrie le long du couloir V, en mai 2001.

SUISSE

1) Après avoir connu une forte croissance entre 1999 et 2000 (5,5 % en tonnes et 10 % en tonnes-kilomètre), le transport de marchandises par chemin de fer a connu en 2001 une progression plus modeste. En ce qui concerne le transit alpin, le trafic marchandises a progressé de 12 % pour le rail et de 7 % pour la route par rapport à 1999. Quant au transport combiné, il a poursuivi sa progression en 2001 après un bond de 14 % en 2000. Le nombre de voyageurs acheminés par chemin de fer a progressé de 4 %. 2) Le 1^{er} janvier 2001, est entrée en vigueur la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Son entrée en vigueur s'est faite sans aucune difficulté. Les transporteurs étrangers ont le choix entre doter leurs véhicules d'un module électronique spécial (comme les transporteurs nationaux) ou acquérir une carte d'identification spéciale à usage manuel. Le premier effet de cette nouvelle taxe a été un léger ralentissement de l'augmentation du transport de marchandises par la route par rapport aux années précédentes. L'autre événement important sur le plan réglementaire en 2001 a été l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et la Suisse sur le transport intérieur. Cet accord prévoit principalement une augmentation progressive du poids maximum admissible des véhicules (34 tonnes jusqu'en 2005 puis 40 tonnes au-delà). Tous les États membres de l'Union européenne ayant ratifié cet accord, il entrera en vigueur au cours du premier semestre 2002. Par ailleurs, le Gouvernement suisse a continué à mettre en œuvre et encourager des mesures visant à transférer le trafic de marchandises de la route vers le rail. À la suite de l'accident tragique qui s'est produit dans le tunnel routier du Gothard, les Ministres des transports de l'Autriche, de la France, de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse, ainsi que des représentants de l'Union européenne et de la CEE-ONU se sont réunis le 30 novembre 2001. À cette occasion, les Ministres ont adopté une déclaration commune qui préconise un certain nombre de mesures visant à améliorer la sécurité du trafic routier de marchandises transitant par les tunnels alpins. 3) À la fin de l'année 2001, 2 600 millions de francs suisses avaient été dépensés pour des études et des travaux préparatoires en vue de la construction de nouveaux tunnels ferroviaires. Comme indiqué l'année dernière, la construction de tunnels est un des quatre principaux postes des dépenses consacrées aux infrastructures de transport en commun. En 2001, le budget total des transports a atteint 6 901 millions de francs suisses, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2000, ce qui représente 1,6 % du PIB. Les transports en commun en ont reçu 54 % (soit une augmentation de 2,6 % par rapport à 2000) et le transport routier environ 42 % (soit une augmentation de 0,7 % par rapport à 2000). Les investissements dans les grands projets d'infrastructure ferroviaire (1 500 millions de francs suisses par an en moyenne sur 20 ans) ont été évalués à 0,36 % du PIB.

SUÈDE

1) Selon des chiffres préliminaires, le trafic routier a poursuivi sa progression, avec plus 1 % pour les voitures particulières et plus 3 % pour les véhicules de transport de marchandises. Le trafic voyageurs par chemin de fer a progressé plus rapidement (6 %), poursuivant en cela une tendance à la hausse amorcée depuis deux ans. Trafic marchandises et trafic voyageurs devraient progresser jusqu'en 2010 (plus 25 % environ par rapport à 1997) et le trafic routier devrait s'accroître très rapidement. 2) L'Administration nationale des routes a lancé deux projets à visée éducative, dont le premier a pour but d'apprendre aux conducteurs de camion à réduire leur consommation de carburant et le second porte sur des essais à grande échelle sur des systèmes automatiques de régulation de la vitesse. 3) La mesure la plus importante en faveur

du développement des infrastructures est la loi sur la création d'infrastructures de transport durables, qui fixe un certain nombre d'objectifs à atteindre entre 2004 et 2015. Les crédits alloués laissent apparaître une augmentation sensible des investissements consacrés aux chemins de fer ainsi qu'une augmentation des crédits alloués à l'entretien et à la remise en état des routes et des voies ferrées. En 2001, les investissements consacrés aux infrastructures routières étaient axés sur la sécurité, notamment sur la construction de glissières de sécurité centrales. Des investissements ont aussi été consacrés à la construction de nouvelles autoroutes (E 22, E 6 et E 4), d'une ligne ferroviaire qui dessert la Botnia, dans le nord du pays, et d'un pont (Årstabridge) dans le centre de Stockholm ainsi qu'au doublement des voies sur deux lignes ferroviaires importantes.

TADJIKISTAN

1) Le volume total de trafic devrait augmenter lentement pour répondre à la modeste augmentation de la demande. Dans le trafic marchandises comme dans le trafic voyageurs, le transport routier arrive loin devant les autres modes. 2) Le pays a achevé la première phase d'une réforme structurelle et institutionnelle comprenant la mise au point de dispositifs juridiques, structurels et économiques. 3) La plus grosse partie des investissements consacrés aux infrastructures sont allés à la construction et à la remise en état de deux autoroutes dans le pays.

TURQUIE

1) En 2001, le volume du trafic marchandises par chemin de fer a été conforme aux prévisions. Alors que la part du transport par voie maritime, par chemin de fer et par oléoduc a reculé entre 1990 et 1999, la part du transport routier dans le total trafic marchandises et trafic voyageurs s'est accrue de 15 %, pour atteindre 89 % en 1999. Les chiffres concernant le transport routier ne sont pas disponibles pour 2001 mais les autorités prévoient la poursuite d'une forte croissance du trafic marchandises et voyageurs acheminés par la route jusqu'en l'an 2005. 2) L'officialisation des entreprises de transport routier se poursuit afin d'améliorer leur compétitivité dans le trafic national de marchandises et de voyageurs. La nouvelle loi sur l'environnement stipule que tous les projets de construction d'une autoroute, d'une voie rapide ou d'une route nationale doivent être soumis au préalable à une étude d'impact. Les mêmes prescriptions valent pour les travaux de réfection et les routes secondaires. La restructuration des chemins de fer grâce à la mise en place d'un nouveau cadre juridique et à la définition d'une politique devrait garantir une meilleure qualité de service répondant mieux aux exigences du marché. 3) En 2001, le développement des infrastructures s'est surtout traduit par des chantiers sur un certain nombre de sections du réseau autoroutier et routier, notamment E 80, E 90, E 84, E 87, E 88 et E 89. Dans le secteur ferroviaire, les principaux faits à signaler en 2001 sont le reclassement des tronçons Gebze-Haydarpasa et Sirkeci-Kalkali et la signature de contrats avec des sociétés d'ingénierie et des sociétés de consultants en vue de la construction d'un métro sous le détroit du Bosphore (mer de Marmara).
