



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2007/7/Add.1  
4 juillet 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances  
et l'économie des transports

Vingtième session  
Genève, 13 et 14 septembre 2007  
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS**

Additif

Communication des Gouvernements espagnol et suédois

I. POLITIQUE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

- A. Faits nouveaux concernant les objectifs de votre gouvernement intéressant l'ensemble des transports intérieurs et tel ou tel secteur particulier (route, rail, voies navigables, transports urbains, etc.) ainsi que les objectifs externes (aménagement du territoire, développement régional, etc.), dans la mesure où ils sont liés aux transports.

Espagne

1. L'actuelle politique des transports s'inscrit dans le cadre du Plan stratégique pour les infrastructures et les transports (PEIT 2005) à moyen et long termes (2005-2020). Ce plan représente la plus grande initiative visant à mettre en place des infrastructures en Espagne; les dépenses à engager s'élèvent à près de 210 milliards d'euros pour les transports intérieurs, soit une moyenne annuelle de plus de 13,8 milliards et environ 1,5 fois le PIB.
2. Le rail constitue l'un des axes stratégiques, impliquant la mise en place d'un réseau ambitieux et très performant. De fait, le mode ferroviaire représente plus de 48 % des dépenses totales prévues dans le plan. Celui-ci propose également une stratégie de financement diversifiée,

fondée sur une base budgétaire solide représentant 60 % du coût total, mais également sur d'autres sources et instruments de financement pour les ressources non budgétaires.

B. Faits nouveaux en matière d'organisation concernant les mesures prises pour atteindre les objectifs de politique des transports, par exemple les dispositions relatives à la structure, au fonctionnement et à la compétence de l'administration responsable des politiques de transport et les rapports de cette administration avec les autres administrations (nationales, régionales, locales) et avec les entreprises de transport.

3. La structure des transports a subi différentes mutations:

a) Il existe un nouveau modèle ferroviaire basé sur celui de l'Union européenne. En vertu d'une loi adoptée en 2005, la régie ferroviaire RENFE a été scindée en deux entreprises, soit «Renfe operadora» pour les services de transport et «ADIF», la nouvelle société responsable des infrastructures. Selon cette nouvelle structure, le Ministère des travaux publics et des transports ainsi que l'ADIF sont responsables des investissements dans les infrastructures, tandis que «Renfe operadora» investit dans le matériel roulant et dans ses propres installations;

b) Il a été créé un nouvel organisme des transports intérieurs. La création de cette instance répond au souci de financer les investissements d'ordre infrastructurel en dehors du budget, ce qui permet davantage de flexibilité dans ce domaine.

C. Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour accroître la sécurité des usagers, du personnel et des tiers et pour atténuer les atteintes à l'environnement portées par les différents modes de transport intérieur.

4. Sécurité: Introduction d'un permis de conduire à points pour les conducteurs de voitures particulières et de véhicules de transport en commun (2006); application des mesures de l'UE dans ce domaine, notamment la présence de ceintures de sécurité dans tous les véhicules, l'installation de dispositifs de limitation de la vitesse, etc.; augmentation du nombre d'inspecteurs chargés de veiller à l'application de la législation dans le secteur routier.

5. Environnement: Mesures fiscales visant à encourager l'utilisation de poids lourds moins polluants; exonération de la taxe sur les carburants pour les utilisateurs de biocarburants; introduction du Plan Prever, qui est un programme incitatif visant à moderniser le parc de voitures particulières de façon à tirer parti du plus grand rendement énergétique des nouveaux véhicules.

D. Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour encourager une utilisation rationnelle de la capacité de transport existante (visant, par exemple, à une meilleure répartition du trafic entre les différents modes de transport ou entre le transport collectif et le transport individuel), y compris les mesures prises pour encourager l'utilisation des transports publics et limiter celle des véhicules individuels à moteur dans les zones urbaines.

6. Outre les investissements massifs consacrés à l'échelon national aux chemins de fer, les principales villes d'Espagne ont consenti d'importants efforts financiers en faveur du métro, soit pour accroître la longueur du réseau (Madrid, Barcelone), soit pour ouvrir de nouvelles lignes

(Bilbao, Séville). De même, le transport urbain a bénéficié d'importants investissements dans tout le pays.

E. Mesures visant à encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports:

a) À court terme, il est envisagé d'appliquer aux nouveaux véhicules un taux de taxe à la vente proportionnel à leur consommation en carburant;

b) Plans de mobilité urbaine;

c) Gestion des infrastructures de transport;

d) Plans de transport des entreprises;

e) Modernisation du parc de véhicules de transport routier;

f) Conduite efficace des camions et des autobus.

7. L'objectif est de parvenir en 2012 à réduire la consommation d'énergie d'au moins 20 % par rapport à 1990.

## II. ASPECTS ÉCONOMIQUES, TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS

A. Principaux progrès techniques concernant les infrastructures existantes, le matériel de transport, l'écoulement du trafic, etc., et notamment mesures prises pour assurer l'écoulement du trafic dans les zones urbaines.

### 1. Espagne

a) Communications spécialisées de courte portée (DSRC);

b) Gestion des incidents;

c) Système perfectionné de renseignements aux voyageurs (ATIS) (Interfaces d'information pour les prestataires de service);

d) Référencement cartographique;

e) Systèmes de gestion de l'écoulement du trafic du centre vers la périphérie;

f) Interfaces de gestion de l'exploitation des véhicules utilitaires;

g) Interfaces de gestion des données archivées;

h) Gestion des situations d'urgence;

i) Centres de transit et véhicules de transit.

## 2. Suède

8. Durant le printemps 2006, un système de péage urbain a été expérimenté dans le centre de Stockholm. À ce propos, un système perfectionné d'enregistrement et de tarification a été mis au point. Tous les véhicules entrant dans la zone de péage ou en repartant étaient photographiés et enregistrés pour le paiement du péage correspondant. Le système de redevances sera réintroduit en août 2007 et les dispositifs techniques mis en place ont été actualisés en fonction de l'expérience accumulée lors de la période d'essai. Parallèlement à cela, des travaux de recherche sont en cours qui visent à mettre au point un système adapté pour un système de redevances fondé sur la distance pour les poids lourds (le projet ARENA).

B. Mesures visant à accroître la rentabilité et la productivité des opérations de transport:

a) Appui des autorités régionales et locales en faveur des nouvelles plates-formes logistiques;

b) Introduction d'un système de redevances pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires;

c) Aide au secteur des transports en vue de l'amélioration de la formation des conducteurs, en particulier dans le domaine de la conduite écologique;

d) Mesures d'aide visant à encourager le départ à la retraite des conducteurs âgés et indépendants.

C. Progrès réalisés dans l'intégration des services des différents modes de transport de voyageurs et de marchandises (trains-autos, conteneurisation, palettisation, ferroutage) et tendant à rendre plus efficaces les opérations de transfert (correspondances, liaisons avec les aéroports, enlèvement, manutention et distribution des marchandises dans les ports et autres grands centres)

### 1. Voyageurs

9. Aéroports: Métro en direction de l'aéroport Barajas, y compris le nouveau terminal 4. Approbation d'une nouvelle ligne ferroviaire vers l'aéroport de Barajas. Une ligne ferroviaire à grande vitesse en direction de Barcelone, via l'aéroport de cette ville, est en construction et devrait être terminée à la fin de l'année 2007.

10. Transport urbain: Système de billet intégré dans huit zones métropolitaines pour les trains régionaux, le métro et les bus.

### 2. Marchandises

11. Liaisons maritimes à courte distance: concessions pour promouvoir le transport intermodal mer/rail/route.

D. Plans de transports urbains et suburbains et problèmes posés par leurs relations réciproques.

12. Lignes à grande vitesse pour le transport public et covoiturage pour l'accès aux grandes villes. Création de gares de transfert et développement des gares existantes pour les trains régionaux, le métro et les bus dans les grandes villes.

E. Identification et localisation des entraves durables au trafic (goulets d'étranglement, saturation de certains axes, difficultés d'écoulement).

13. L'Espagne connaît des problèmes d'engorgement à la périphérie des grandes villes et sur certains corridors interurbains. Pour le transport de marchandises, les principaux problèmes surviennent aux points de passage de la frontière dans les Pyrénées, tant pour la route que pour le rail.

F. Activités en matière de recherche économique qui pourraient revêtir de l'importance pour d'autres pays membres.

1. Espagne

14. Le Ministère des travaux publics et des transports a lancé un ambitieux programme de recherche-développement et d'innovation d'une durée de quatre ans, qui a commencé en 2006 avec un budget représentant 0,5 % des dépenses du Ministère, proportion devant passer à 1,5 % en 2008. Les travaux de recherche ont été axés sur l'efficacité et l'optimisation des infrastructures et des services de transport, l'impact des transports et leur compatibilité écologique eu égard à la biodiversité et l'intégration territoriale des infrastructures.

15. Les principaux travaux de recherche peuvent être regroupés en quatre catégories:

- a) Amélioration de la sécurité des transports;
- b) Augmentation de l'efficacité des réseaux de transport;
- c) Mise au point de nouvelles infrastructures et technologies concernant les véhicules;
- d) Amélioration de la situation socioéconomique et du cadre institutionnel.

2. Suède

16. L'un des grands principes de la politique suédoise de transport veut que les coûts marginaux des effets externes soient pris en compte dans les coûts variables des transports. Pour mettre au point le système de taxation des transports en vertu de ce principe, il faut connaître les coûts marginaux des effets externes. De nombreux travaux de recherche sont en cours dans ce domaine, notamment pour l'élaboration de méthodes (analyse coûts-avantages, principalement) permettant d'évaluer les investissements dans les infrastructures et les autres mesures prises par les pouvoirs publics dans le domaine des transports.

### III. INFRASTRUCTURE

A. Faits nouveaux concernant la planification ou la réalisation de grands projets d'infrastructure (route, rail, voies navigables, conduites, nationaux ou internationaux), ainsi que les améliorations à apporter aux infrastructures existantes.

1. Espagne

a) Route

17. Mesures interurbaines concernant le réseau de base de haute performance, notamment la construction d'axes interurbains très performants et de liaisons transfrontalières.

18. Construction, dans le cadre de concessions, de voies de pénétration autour de Madrid et de Malaga.

b) Rail

19. Achèvement des travaux de pose de voies très performantes ayant l'écartement recommandé par l'UIC. Travaux en cours concernant la nouvelle ligne en direction de la frontière française (2012), qui permettra une interopérabilité intégrale.

2. Suède

20. Le printemps 2007 marque le début d'un nouveau plan d'investissement dans les infrastructures (2010-2019). Durant la première phase, il s'agira de définir les investissements et les travaux d'entretien à effectuer et de fixer le montant des ressources financières nécessaires aux investissements dans les routes et les voies ferrées. Le plan vise à définir le rôle des investissements d'ordre infrastructurel dans le cadre de la politique générale de transport, ce qui signifie que les investissements à consentir dépendront des moyens d'intervention qui seront mis en œuvre. Dans le même temps, les plans d'investissement existants font l'objet d'un nouvel examen. Ces plans comprennent d'importants projets infrastructurels tels que le «Botniabanan» (voie ferrée le long de la côte dans le nord de la Suède) et «Norra länken» (tronçon d'un périphérique autour du centre-ville de Stockholm). D'importants projets de tunnel ferroviaire à Stockholm et Göteborg sont en cours d'examen.

B. Progrès de la méthodologie concernant les critères applicables pour établir l'ordre de priorité et la programmation des investissements d'infrastructure.

1. Espagne

21. Éviter le concept de développement en étoile à partir du centre du pays et étendre le réseau d'infrastructures à tout le pays. Relier l'ensemble des capitales provinciales par des trains à grande vitesse.

2. Suède

22. La principale méthode utilisée pour les analyses coûts-avantages des projets d'infrastructure et des autres mesures prises par les pouvoirs publics dans le domaine des

transports est en constante amélioration. Un modèle perfectionné de prévision du trafic de voyageurs mis au point au cours des dix dernières années est désormais en place et utilisé dans le cadre de la planification des infrastructures. Un système perfectionné pour la prévision du trafic de marchandises est en cours de mise au point. Le modèle existant peut aider au choix de l'itinéraire et du mode. Le nouveau modèle comportera également un module relatif à la logistique.

C. Faits nouveaux concernant le financement des projets d'infrastructure (route, rail, voies navigables, conduites, transports urbains); modalités particulières éventuellement prévues (par exemple introduction de ressources globales ou spécifiques de financement, imputation des coûts d'infrastructure).

1. Espagne

23. La participation du secteur privé aux investissements d'ordre infrastructurel est un enjeu majeur dans le cadre de l'élaboration de l'actuel plan des transports. Grâce à ce partenariat, la part des entreprises privées dans le budget total est d'environ 25 % en ce qui concerne le mode routier; pour la construction de nouvelles routes et pour les travaux de maintenance, il s'agit généralement d'accords de concession. En ce qui concerne le mode ferroviaire, la participation du secteur privé s'élève à 19 %.

24. Dans le domaine des transports urbains, de nouvelles modalités sont mises en œuvre sur certaines lignes du métro (Madrid).

2. Suède

25. Le Gouvernement est très intéressé par les possibilités offertes par le partenariat public-privé dans le financement des projets d'infrastructure; il a d'ailleurs chargé l'administration nationale des routes d'étudier ces possibilités. Un rapport sur cette question a récemment été soumis au Gouvernement. Des suggestions quant aux domaines se prêtant à un financement reposant sur le partenariat public-privé figureront dans les plans d'investissement d'ordre infrastructurel en cours d'élaboration.

IV. CHIFFRES INTÉRESSANT L'ÉVOLUTION PRÉVUE OU RECHERCHÉE  
DE CERTAINS ÉLÉMENTS ESSENTIELS DU SECTEUR DES TRANSPORTS  
INTÉRIEURS

A. Effectifs totaux:

1. Espagne (2005)

Route .....	524 000
Rail .....	44 000
Conduites .....	6 000
Autres .....	190 000

2. Suède

26. En 2004, on comptait 239 798 personnes employées dans le secteur des transports et des communications.

## B. Investissement total dans le secteur des transports.

1. Espagne (2005)

	<u>Euros</u> (en millions)
Route .....	8 244,89
Rail .....	6 259,36
ADIF (société chargée de l'infrastructure ferroviaire) .....	3 532,08
RENFE (régie ferroviaire) .....	743,58
Transports urbains .....	2 126,08
Métro .....	1 932,91
Matériel roulant .....	193,17
Autres (autobus) .....	169,41
Conduites .....	177,34

2. Suède (2005)

27. Les investissements totaux consentis en 2005 s'élèvent à 32 milliards 67 millions de couronnes suédoises; la répartition par mode de transport se présente comme suit:

	<u>Couronnes suédoises</u> (en millions)
Route .....	13 844
Rail .....	16 512
Ports.....	899
Aéroports.....	812

## C. Nombre de voyageurs transportés, en voyageurs/km (vkm) (2005):

1. Espagne

	(vkm)
Route .....	417 834
Rail .....	21 600
Transport aérien.....	23 244

2. Suède (2005)

28. Le trafic de voyageurs par route pour les transports collectifs s'établit à 10 milliards 622 millions voyageurs/km. Les renseignements concernant les transports individuels seront

fournis ultérieurement. Pour le mode ferroviaire, le trafic s'établit à 9 milliards 591 millions voyageurs/km; sur les lignes aériennes intérieures, le trafic s'élève à 3,3 milliards de voyageurs/km (2006) et 6,9 millions de passagers.

D. Tonnage des marchandises transportées (en tonnes/km):

1. Espagne (2005)

	Marchandises (tonnes/km)
Route .....	367 497
Rail .....	11 641
Conduites .....	11 658
Transport maritime .....	41 300
Transport aérien .....	91

2. Suède (2005)

	(tonnes/km)
Rail .....	21 milliards 675 millions
Route .....	35 milliards 455 millions

E. Longueur des réseaux:

1. Espagne

Réseau routier total .....	165 646 km
Réseau de routes nationales .....	25 415 km

dont:

Routes à deux chaussées séparées.....	7 302 km
Autoroutes à péage.....	2 163 km
Réseau des routes régionales.....	140 231 km

dont:

Routes à deux chaussées séparées.....	2 387 km
Autoroutes à péage.....	359 km

Rail

Réseau ferroviaire .....	15 000 km
--------------------------	-----------

dont:

Lignes à grande vitesse ..... (2006)	1 200 km
Conduites.....	3 800 km

## 2. Suède (2006)

29. Le réseau routier national suédois est long de 98 334 km, dont 1 677 km d'autoroutes. Si l'on prend en compte les routes privées, le réseau routier suédois est long de plus de 138 000 km (2006).

30. En 2005, le réseau ferroviaire était long de 11 017 km.

F. Matériel de transport: capacité du matériel roulant ferroviaire.

### 1. Espagne

#### Transport ferroviaire

Nombre total de locomotives .....	729
Nombre total de voitures à voyageurs.....	796
Nombre total de wagons de marchandises .....	22 658

#### Transport routier

Voitures particulières .....	20 250 377
Camions .....	4 655 413
Autobus .....	58 248

### 1. Suède (2005)

Voitures à voyageurs – 1 857

Nombre total de places assises – 117 332

Nombre total de places couchées – 6 487

Nombre total de véhicules de marchandises – 16 637

Capacité totale des véhicules de transport de marchandises – 772 195 tonnes

Nombre de voitures particulières – 4 202 463 (au 31 décembre 2006)

-----