

Un premier rapport "perspectives transport 2005" a rendu compte des mutations possibles à l'horizon d'une vingtaine d'années. Un deuxième document récemment publié par l'OEST* traite des aspects organisationnels et de financement; les principaux sujets de cette recherche concernent l'Europe, les transports de voyageurs et de marchandises, les évolutions du service public et des modes de régulation, la planification, la coopération internationale, et les infrastructures.

**Une démarche
pour l'Europe**

Le rapport propose une démarche pour l'Europe en insistant sur la nécessité de ne pas confondre l'objectif de réalisation d'un grand marché et le processus pour y parvenir. Ainsi si la liberté d'établissement des contrats commerciaux et la réalisation d'un véritable marché unique sont nettement réaffirmées. Par contre des étapes sont proposées intégrant l'harmonisation à l'échelle de l'Europe, cette harmonisation ne saurait être conçue comme un strict alignement par le haut -ou le bas - mais comme la recherche d'un équilibre global des différentes conditions de concurrence.

**Transformation
des modes de
régulation**

L'ancienne réglementation reposant sur les modes et les professions devient obsolète tandis que se profilent des règles par activités entraînant notamment une recomposition de la segmentation et notamment l'apparition d'opérateurs multimodaux, multi-fonctions souvent à vocation internationale. L'Etat (demain l'Europe) sera conduit à repositionner son action sur ce qui relève réellement de sa responsabilité (fiscalité, normes techniques, sécurité, certains aspects sociaux) en l'assumant d'ailleurs avec plus d'efficacité (simplification du contenu réglementaire et modernisation des modes de gestion avec en particulier le recours aux nouvelles technologies de gestion de l'information). Le rapport insiste beaucoup sur la nécessité des transitions.

**Une meilleure
organisation des
déplacements**

Dans l'espace urbain, faute de réorganisation, les risques de congestion sont importants; il est proposé de substituer à la régulation par la congestion une régulation passant en particulier par une spécialisation de l'espace, par l'articulation des réseaux et par un développement de transports collectifs. A l'horizon étudié une remise en question des modes de financement devrait s'imposer avec pour les automobilistes une meilleure imputation des coûts dans l'espace et dans le temps et pour le transport collectif notamment l'affectation de nouvelles ressources et une plus grande cohérence institutionnelle. En transport interurbain les grandes évolutions sont caractérisées par le développement des réseaux à grande vitesse, il faudra prévoir un abaissement des prix et une libéralisation des dessertes (avion et car) sous réserve du respect de certaines normes de sécurité. L'augmentation de l'offre et la concurrence tarifaire devraient donc favoriser la démocratisation de la grande vitesse.

Des réseaux européens en marchandises

Dix à vingt opérateurs domineront le marché d'ici 20 ans; avec la complexification de la demande l'offre s'orientera vers un nouveau concept «d'ingénierie logistique» combinant les différentes fonctions, les différents modes et les nouvelles technologies de gestion de l'information dont l'accès sera alors largement banalisé. D'ici la fin du siècle les normes -mieux respectées- devraient se stabiliser dans un cadre européen et être en meilleure position pour résister aux pressions «hors normes» pouvant venir de l'extérieur et notamment d'outre - atlantique; le fer sera condamné à en tenir compte tant pour le matériel que pour le gabarit et cela d'autant plus que le transport combiné paraît la seule stratégie possible pour suppléer aux carences d'un plan de transport obsolète et coûteux.

Evolution du service public et de la planification

Ce travail prospectif a mis en évidence la nécessité de clarifier le contenu du service public, les missions et modalités de gestion des entreprises chargées de l'assumer; le service public devra effacer son image trop souvent misérabiliste, améliorer sa qualité et son coût, se rapprocher de l'utilisateur (et du contribuable) en démocratisant sa gestion. Le rapport propose de limiter -voire de supprimer - l'interventionnisme de l'Etat (et autres collectivités) en établissant par voie contractuelle des relations claires engageant réellement et durablement les signataires. C'est dans ce cadre que la liberté de gestion des entreprises pourra être assumée et non en l'absence de règles. Ces contrats devraient être conformes aux grandes orientations d'un plan rénové plus sélectif et plus évolutif.

Coopération internationale et industrie du matériel

Il apparaît qu'aujourd'hui les logiques de développement et de débouchés commerciaux sont trop souvent opposées alors que les intérêts réciproques à long terme militent en faveur d'une articulation de ces deux logiques; compte tenu de l'évolution des marchés notamment dans les Pays en Voie de Développement il paraît souhaitable d'organiser des synergies entre les légitimes préoccupations commerciales et le développement des pays partenaires; en matière de transport cela exige de rationaliser les moyens de la coopération, de les utiliser sur l'ensemble de la chaîne de transport et de les redéployer géographiquement (notamment en Asie et en Amérique du Sud).

Infrastructures et financement

Sur la période 1989-2004 les besoins de financement sont compris entre 53 à 69 milliards de francs annuels selon les hypothèses, ce chiffre est à rapprocher des sommes effectivement dépensées: autour de 45 milliards sur la période de 1971-1986. Sur ces enveloppes prévisibles la route aurait des besoins compris entre 35 et 44 milliards annuels dont 18 à 25 milliards pour la voirie locale. Les enjeux sont considérables pour l'Etat et encore davantage pour les collectivités locales, l'analyse sur une longue période permet de mieux rendre compte de l'opportunité des équipements et de leur bouclage financier.

Les enjeux sociaux

L'enjeu social de la sécurité routière exigera une politique à long terme pour obtenir des résultats significatifs; il est notamment suggéré de mettre en place un véritable service public de la sécurité routière. Le transport collectif urbain, compte-tenu de ses incidences sur le cadre de vie constitue sans doute le deuxième enjeu pour le début du deuxième millénaire, enfin pour les acteurs du transport un effort considérable devra être fait en matière de formation pour répondre à l'évolution quantitative et qualitative de la demande. Des risques de paupérisation sont soulignés en l'absence d'amélioration des conditions économiques et sociales de certaines opérations transport, cette paupérisation pouvant entraîner une baisse de qualité de la chaîne de transport voire des modifications dans la partition transport public/ transport privé ■