



Pourquoi *Transports/Europe* ?

Si la vocation politique du Conseil National des Transports est évidemment nationale, sa base de référence ne saurait se borner aux frontières du pays. L'économie du transport – les mouvements de personnes et de marchandises, l'activité des opérateurs – est déjà d'envergure européenne et parfois mondiale. Quant aux politiques nationales de transport, elles sont largement entraînées par les politiques communautaires, décidées par les États membres à travers les Conseils des ministres de l'Union, ou doivent du moins leur être compatibles. C'est à l'échelle de l'Europe que s'élabore la cohérence de la politique et de l'économie du transport. Par exemple, une avancée de la réglementation sociale dans le transport doit nécessairement avoir une ampleur européenne, pour éviter les distorsions perverses de concurrence auxquelles une démarche purement nationale ne résisterait pas.

C'est pour mieux prendre en compte la montée en puissance des politiques communautaires et l'internationalisation du marché des utilisateurs et des entreprises de transport que le CNT a décidé, en liaison étroite avec le Service Economique et Statistique de la DAEI, de se doter d'un dispositif permanent d'observation du transport à l'échelle européenne. Intitulé "**Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe**", il vient compléter le dispositif de son Observatoire des conditions économiques et sociales du transport (OCEST).

Transports/Europe, dont c'est ici le premier numéro, a pour fonction d'informer les membres de l'assemblée du CNT et, au-delà, tous les acteurs économiques et sociaux intéressés par le transport, des travaux de cet Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe. Le bulletin se compose de données statistiques éclairant, par comparaison, la situation française, de la relation d'événements marquants dans le domaine économique et social des entreprises, de l'analyse de décisions politiques.

Certains de ces faits ont une incidence directe sur la situation française. D'autres ont simplement valeur d'exemples instructifs. Mieux connaître la diversité des situations, des problèmes et des solutions élargit le champ des débats et des projets. Dans la recherche d'une meilleure efficacité économique et sociale du système de transport, inclure l'Europe dans notre champ de vision permet à la fois une meilleure appréciation des contraintes mais aussi des marges de liberté.

Michel SAVY
Professeur à l'E.N.P.C.
Directeur de l'observatoire des politiques
et des stratégies de transport en Europe

Constitution du réseau d'experts de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe :

Le réseau d'experts de l'Observatoire s'est déjà réuni à Paris, le 4 octobre 1999. Il constitue une capacité d'information et d'analyse originale, complétant les dispositifs traditionnels. Il réunit des spécialistes choisis *intuitu personae*, en fonction de leur compétence et sans qu'ils représentent ou engagent quelque institution que ce soit, pour leur connaissance du transport (à travers des approches disciplinaires différentes : économie, gestion, géographie, science politique, etc.) et du contexte économique, politique et social de chaque pays.

L'Observatoire, avec l'appui de la DAEI, collaborera en outre avec les **Postes d'expansion économique** de la Direction des relations économiques extérieures du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie dans les ambassades de France, dont les compétences économiques et politiques couvrent notamment le domaine des transports. Une présentation de l'Ob-

Extrait du discours de M. Jean-Claude Gayssot, Ministre de l'équipement, des transports et du logement, à l'Assemblée générale du CNT, le 1^{er} juillet 1999

(La Lettre du CNT, n°54, juillet 1999) :

« Les réflexions se sont poursuivies sur la mise en place d'un observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, en liaison avec la Direction des Affaires Economiques et Internationales (DAEI). Elles doivent maintenant se concrétiser et permettre ainsi un véritable réseau européen d'information à la disposition de tous. Les informations aussi objectives que possible sur les conditions de mise en œuvre des politiques et sur les données économiques et sociales doivent pouvoir être confrontées aux points de vue des différents acteurs. De façon parallèle, une meilleure connaissance des stratégies en temps réel doit être recherchée. Les lacunes en la matière sont importantes pour tous ceux qui ne sont pas directement en contact des événements, et ces éléments sont utiles y compris bien sûr pour les entreprises. »

servatoire a été faite à l'ensemble des chefs de poste d'Europe occidentale, réunis au cabinet du Ministère de l'équipement, des transports et du logement le 12 octobre 1999.

Enfin, toutes les voies de coopération seront recherchées avec d'autres organismes nationaux ou internationaux. La réunion de lancement du réseau des experts, à laquelle participait M. Robin, chef du SES à la DAEI, a ainsi bénéficié de la présence de M. Rathery, responsable de la recherche à la **Conférence européenne des ministres des transports** (CEMT) et de M. Vinois, responsable de l'unité de recherche de la Direction générale des transports et de l'énergie de la **Commission européenne**, ainsi que de M. Troost, chargé des questions de transport à l'ambassade des Pays Bas à Paris.

Le réseau compte aujourd'hui les membres suivants, qui ont engagé une réflexion collective :

- M. Beuthe étudie, à la faculté catholique de Mons (Belgique), la prise de décision en transport, notamment dans des travaux destinés à la Région wallonne. Il a récemment travaillé sur les réseaux intermodaux de marchandises et a participé à l'action COST 328 sur les traversées alpines.
- M. Bologna est consultant à Milan (Italie) et a participé à plusieurs reprises à des recherches comparatives sur le transport en Europe. Il travaille actuellement pour le Ministère des transports italien à la confection du nouveau Plan général des transports (sur les questions de fret et de logistique), pour les FS (sur les relations avec les CFF) et pour l'Agence du Midi (sur le cabotage maritime).
- Mme Burnham enseigne les systèmes politiques dans l'Union européenne à la Middlesex University (Royaume Uni), avec une attention particulière à la modernisation du secteur public et aux relations entre le transport et son environnement socio-politique. Elle a récemment participé à un ouvrage sur la politique des transports britannique.
- M. Chevroulet participe, à l'Institut des transports et de la planification de l'EPFL (Suisse), au programme national suisse sur le transport et l'environnement. Dans le scénario 2020, de nouvelles techniques (métro rapide, systèmes automatiques) sont étudiées. Ces données alimentent la conception d'une politique globale des transports par la Confédération.
- M. Gimenez appartient à l'Institut d'études territoriales de la Généralité de Catalogne (Espagne) et traite de planification territoriale et notamment des transports, après avoir longtemps participé aux instances de coopération transfrontalière des Pyrénées.
- M. Kapros est maître de conférences à l'Université de la mer Egée (Grèce) et ses travaux portent sur le transport intermodal et sur les politiques nationales et européennes de transport.
- M. Läßle est professeur à l'Université Technique de Hambourg-Harburg (Allemagne) et a été professeur invité à l'Institut d'Etudes Politiques de Paris. Il est spécialiste d'économie spatiale et internationale, ses recherches récentes portent sur le développement des zones métropolitaines portuaires.
- M. Nunes s'intéresse, à l'Université technique de Lisbonne (Portugal), au transport et à l'aménagement du territoire, en particulier à la mobilité urbaine et à l'analyse multicritère pour les décisions de transport. Il étudie actuellement la réhabilitation de lignes ferroviaires pour installer un tramway. Il a pris part à la réalisation d'un compte rou-

tier du Portugal et d'une décomposition des coûts ferroviaires, dans une perspective de planification stratégique des chemins de fer et des ports.

- M. Plehwe est politologue et travaille dans un centre de recherche sociale, le Wissenschaftszentrum um Berlin für Sozialforschung (Allemagne), où il a engagé un projet sur l'évolution des métiers de la logistique, ses conséquences sur l'organisation du travail et sur la stratégie des firmes.
- M. Pohoryles dirige un centre de recherche, l'ICCR, à Vienne (Autriche) sur les stratégies de transport, considérées sous l'angle politique. Il mène actuellement un projet sur les corridors intéressant les PECO (TENACCESS), qui pose déjà la question des rapports entre chercheurs et responsables politiques.
- M. Tardieu travaille au NEA (Pays Bas), institut de recherche privé spécialisé notamment dans les questions d'information, sur les stratégies européennes en matière de transport. Il travaille actuellement pour le ministère néerlandais d'aménagement du territoire.

Contributions du réseau des experts aux réflexions de l'Observatoire

Transport et environnement

La gestion de l'environnement est devenue, dans chaque pays et au niveau communautaire, un des axes principaux des politiques de transport, et de nouveaux développements bouleversent constamment les pratiques nationales et leurs interférences internationales. Le champ de promotion d'une "mobilité durable" est très vaste et appelle des mesures d'une grande variété.

En Allemagne, une innovation originale consiste à jouer à la fois sur les pratiques économiques - pour encourager les comportements respectueux de l'environnement - et sur l'emploi. Les recettes nouvelles perçues au titre de la "fiscalité écologique" et renchérissant graduellement l'énergie de 1999 à 2003 sont en effet destinées à alléger, d'un montant égal, les cotisations sociales sur les salaires afin de diminuer le volume des charges dans le coût du travail. Le montant macro-économique des prélèvements est ainsi le même mais revêt une structure différente, modifiant les équilibres entre les branches. Des modulations à ce principe sont prévues pour ne pas handicaper certaines activités particulièrement exposées à la concurrence internationale. Les transporteurs routiers s'estiment pénalisés et entendent contester cette réforme devant la Cour constitutionnelle, mais n'ont guère reçu de soutien politique de l'opposition à ce jour. En outre, pour encourager l'usage des transports collectifs, ceux-ci ne supporteront qu'une hausse réduite du prix de l'énergie qu'ils consomment.

La région belge des Flandres montre une orientation politique nouvelle en matière d'environnement. La voie d'eau est présentée comme un mode de substitution à certains trafics routiers. La récente libéralisation du marché fluvial, avec la

suppression du tour de rôle et des tarifs établis par l'ORNI (Office régulateur de la navigation intérieure), s'est traduite par une baisse des prix allant jusqu'à 30 %. La SNCB est soupçonnée de concurrence excessive à l'égard de ce mode lourd peu polluant, mais la subvention aux aménagements de quais fluviaux sera renforcée.

En matière d'infrastructures routières, alors que dans le gouvernement régional flamand déclare ne pas vouloir engager de nouveaux programmes lourds, la région wallonne doit encore mener à leur terme des engagements antérieurs importants.

Dans les propositions du Plan général des transports italien, le respect des engagements de Kyoto sous-tend diverses orientations politiques qui touchent tous les modes de transport et, plus largement, l'organisation logistique. En matière de fret, un soutien est affiché en faveur du transport combiné rail-route, du cabotage maritime, de l'aménagement d'embranchements ferroviaires, de la constitution d'un réseau de plateformes logistiques et de centres de distribution. Les nouvelles technologies doivent être mobilisées pour la mise au point de véhicules moins polluants et les techniques de l'information et de la communication (TIC) devraient aussi contribuer à mieux gérer les capacités du parc.

Le soutien au développement de l'usage du rail pour le transport de fret (avec le projet de la ligne spécialisée Betuwe) et pour les voyageurs, tout comme les projets de péage routier, sont justifiés par le gouvernement néerlandais par son souci de mobilité durable.

Réformes des chemins de fer

Neuf ans après sa promulgation, la directive 91-440 sert toujours de référence aux réformes des chemins de fer mises en place dans plusieurs pays européens. La diversité des situations et des orientations est grande, comme en témoignent plusieurs événements récents.

En Belgique, c'est un ministre Vert qui est en charge des chemins de fer, une des rares entités qui demeure du ressort national. Pour l'heure, la directive 91-440 n'a pas vraiment été appliquée et la SNCB n'est pas divisée en unités distinctes (séparant notamment l'infrastructure et les services), seule est mise en place une séparation comptable. Pour le gouvernement, il ne s'agit pas de remettre en cause le statut de la SNCB, société anonyme de droit public, ni de son personnel, mais de veiller à la bonne efficacité des subsides qu'elle reçoit pour assurer ses missions de service public. Pour mieux suivre et faire évoluer la qualité du service rendu, on élabore une comptabilité analytique plus précise et on devrait prendre en compte les avis d'un Comité consultatif des usagers.

Pour autant, la SNCB développe dans le domaine du fret une stratégie agressive et entend compter parmi les quelques groupes de transport multimodaux dominant le marché européen dans les années à venir. Son département logistique, ABX, traite des colis et paquets, de l'express, de la commission de transport et des prestations logistiques.

Elle compte 16 000 salariés et est présente dans 29 pays à travers 450 bureaux. Elle contrôle Banhtrans en Allemagne, Saima Avanderro en Italie, Dubois en France, Eurofrete au Portugal, poursuit sa politique d'acquisitions (la reprise du Sernam français avait un temps été évoquée) et pourrait être filialisée pour être introduite en Bourse.

En Espagne, un nouveau modèle ferroviaire est en gestation. Un établissement spécial, le GIF, a été créé pour la gestion de l'infrastructure de la ligne à grande vitesse et pourrait voir sa compétence élargie à l'ensemble du réseau ferré. Ce transfert est compris comme un préalable à l'ouverture du réseau à la concurrence entre plusieurs opérateurs et à la fixation d'un péage.

En Italie, la réforme des FS est, avec l'élaboration d'un nouveau Plan Général des Transports, une question clef de la politique des transports. Après une période marquée par des scandales judiciaires affectant des dirigeants de l'entreprise ferroviaire et par de difficiles négociations avec les organisations syndicales, il semble loisible de s'attaquer aux problèmes de fond : déficit, effectifs et productivité, organisation d'unités distinctes selon la directive 91-440, poursuite des investissements dans la grande vitesse, modernisation du réseau, options relatives aux divers projets de percées alpines.

Aux Pays Bas, le projet d'infrastructure ferroviaire dédiée au fret, la Betuwe Lijn reliant Rotterdam au bassin de la Ruhr, fait l'objet de débats relatifs à son extension (faut-il réaliser l'ensemble des branches du projet initial ?). Ce projet d'infrastructure n'est pas sans rapport avec la récente prise de contrôle du département fret des chemins de fer néerlandais NS Cargo par la DB, pour former Railion, et permettrait un nouveau partage du trafic entre les ports néerlandais et allemands. Cette joint-venture pourrait élargir son périmètre vers le Danemark, la Pologne, la Suisse...

En matière d'ouverture des services régionaux de voyageurs à la concurrence, l'évolution est fluctuante, les gouvernements successifs ayant dit vouloir encourager puis ayant freiné l'ouverture du réseau, géré par les NS, à des concurrents. Le développement du nouvel opérateur Lovers Rail, lancé en 1996 sur deux lignes touristiques puis repris par le groupe français CGEA-Vivendi, semble ainsi en panne.

Au Portugal, un opérateur privé assure, depuis 1999, un service ferroviaire entre les deux rives du Tage à Lisbonne, avec l'installation d'une instance de régulation de l'usage de l'infrastructure par l'opérateur historique, les CP, et par le nouveau venu Fertagus.

Le débat sur l'avenir des chemins de fer au **Royaume Uni** a été marqué par l'accident du 5 octobre 1999 (la *catastrophe de Paddington*). Les structures de régulation du système pourraient s'en trouver modifiées, alors que les TOC (train operating companies) sont pour l'heure soumises à quatre autorités distinctes : Railtrack (l'entreprise privée à qui a été attribuée la propriété monopoliste de la voie lors de la privatisation des British Railways) qui donne un avis quant à l'aptitude d'un candidat opérateur à mettre en œuvre et en-

tretenir des trains ; le Rail Regulator, qui attribue les licences de transporteur ferroviaire ; le Railway Inspectorate (Inspection des chemins de fer) de la HSE (Health and Safety Executive) qui contrôle les conditions d'hygiène et de sécurité sur les lieux de travail ; la Statagic Rail Authority enfin, création de l'actuel gouvernement, qui attribue les franchises nouvelles mais n'intervient pas sur les questions de sécurité. Le gouvernement a annoncé que, pour éviter les conflits d'intérêts qui ont fâcheusement marqué les évolutions récentes, il retirerait à l'entreprise privée Railtrack la compétence en matière d'appréciation de la sécurité pour la confier à un nouvel organisme public indépendant, éventuellement rattaché à la HSE.

La Suisse enfin, est marquée par la tertiarisation de son économie et la prise de contrôle de certaines de ses activités industrielles par des groupes internationaux. Dans le cadre d'une restructuration d'échelle mondiale, le groupe AD-tranz, filiale de Daimler-Chrysler et premier constructeur ferroviaire européen, a décidé de fermer les sites suisses de Pratteln et d'Oerlikon. Ceci interfère avec la gestion de l'entreprise ferroviaire, puisque celle-ci ne peut plus externaliser l'entretien de son matériel roulant comme elle en avait le projet.

Bien que n'étant pas membre de l'Union, la Suisse conçoit une réforme des chemins de fer "euro-compatible". L'entreprise nationale CFF devient une SA, tandis que les multiples sociétés titulaires d'une concession de transport régional, généralement à capitaux publics locaux, sont invitées à s'ouvrir au marché et à contractualiser leurs relations avec leurs autorités organisatrices. Pour les CFF, outre l'application de la directive 91-440, l'objectif de la réforme est de diminuer les coûts pour le budget fédéral et d'améliorer la transparence des comptes. Plus fondamentalement, de réaliser des progrès d'efficacité et de qualité de service. La division de l'entreprise en départements distincts a mis au jour des contradictions jusqu'alors masquées par une tradition de consensus. La diminution rapide des effectifs (qui ont régressé de 38 000 employés en 1992 à 28 000 en 1999) s'est pourtant accompagnée d'une augmentation de l'offre par redistribution des moyens. Pour les voyageurs, un effort nouveau se porte sur les trafics trans-frontaliers. Pour le fret, la grande question est la montée en régime de la joint-venture CSI (Cargo Suisse Italie) créée avec les chemins de fer italiens.



Le mouvement de restructuration se poursuit dans tous les pays européens. Les stratégies des opérateurs se développent de façon agressive et concurrente, tandis que l'élaboration d'une véritable politique commune des transports ferroviaires est un des thèmes primordiaux de l'agenda politique européen.

Transport routier de marchandises

Partout, la route est le mode dominant pour l'acheminement terrestre des marchandises (et des voyageurs) et tient donc un rôle central dans l'ensemble de la politique des transports.

En Allemagne, la politique publique a récemment visé à réduire la **précarité de l'emploi** du transport. La flexibilisation du travail, l'externalisation des activités périphériques des entreprises industrielles et commerciales vers des sous-traitants ont en effet touché toutes les activités, avec des répercussions particulières dans le transport routier de fret et la logistique.

Les contrats de travail à durée déterminée se sont multipliés lors des dernières années. Ils ont d'abord été encouragés par des dispositions publiques visant à lutter contre le chômage, avec la création d'un nouveau type d'emploi payé à l'heure et avec des charges sociales et fiscales allégées, tant pour l'employeur que pour l'employé. Un grand nombre d'emplois ont été créés par ce dispositif – on compte aujourd'hui quelque 6 millions d'emplois précaires –, mais souvent en substitution aux emplois "normaux" antérieurs. En 1999, une nouvelle réglementation a soumis à nouveau ces emplois aux cotisations à la Sécurité sociale et aux impôts. En outre, leur usage est désormais limité, tant en termes d'horaires (15 heures au plus par semaine) que de montant salarial (650 DM) pour éviter les effets pervers d'un dumping social sur les autres emplois.

En outre, certaines entreprises de transport ont encouragé leurs chauffeurs salariés à se mettre à leur compte, et à travailler désormais pour elles comme sous-traitants pour réduire le poids des charges sociales et peser sur les prix par l'avivement de la concurrence sur le marché du fret. La loi a requalifié en contrats de travail les contrats de sous-traitance quand a été mise en évidence une relation de dépendance exclusive – ou quasi-exclusive – à l'égard d'un unique donneur d'ordres. Le nombre d'indépendants fictifs s'en est trouvé réduit et celui des emplois "normaux" augmenté.

Le gouvernement belge a exprimé son soutien aux propositions d'harmonisation des conditions de travail des conducteurs routiers dans l'Union européenne.

En Espagne, la libéralisation du transport routier de marchandises, en application des directives communautaires, va accélérer la **restructuration** du secteur, aujourd'hui très atomisé. Les autorisations de transport attribuées par le Ministère ne sont plus contingentées, mais attribuées selon des critères qualitatifs. Il s'agit à la fois de réduire la part du transport clandestin et de renforcer les entreprises nationales face à la concurrence. Des aides publiques encouragent les regroupements d'entreprises, la formation professionnelle, tandis qu'est mise en place une tarification de référence propre

à aider les petites entreprises dans leur gestion.

On note la création d'un observatoire des conséquences de la libéralisation du transport routier. Les autres questions pendantes sont l'élaboration d'une directive européenne sur la durée du travail, les écarts de fiscalité en Europe, le prix des carburants, les péages autoroutiers, tandis que l'amélioration du marché du travail se marque par l'apparition d'une pénurie de chauffeurs.

Transports publics métropolitains

Le développement des transports publics dans les grandes métropoles fait l'objet de projets importants dans plusieurs pays, dans un esprit de meilleur fonctionnement urbain et de mobilité durable.

La SNCB envisage de construire un réseau express régional autour de Bruxelles.

Son programme d'investissement est important - quelque 14 milliards d'Euros d'ici à 2010 - et comprend aussi une deuxième gare de TGV dans la métropole, le deuxième terminal desservant le port d'Anvers, le "Rhin d'acier" qui soulève des difficultés avec les Pays Bas dont il traverse le territoire et qui soutiennent le développement de Rotter-

dam, la liaison rapide avec le Luxembourg.

En Espagne, la RENFE est engagée dans des consortiums de transport métropolitain, en collaboration avec des entreprises régionales. L'intégration tarifaire est mise à l'étude, pour faciliter l'interconnexion entre les réseaux.

Le renforcement des transports urbains est désormais un des dossiers clefs de la préparation des Jeux olympiques d'*Athènes*, en 2004.

Au Portugal, on envisage à la fois l'extension du métro lourd et la transformation de lignes ferroviaires secondaires en lignes de métro léger à Lisbonne et, à Coimbra et à Porto, la réhabilitation des lignes ferroviaires régionales selon un projet d'agglomération.

Verdi

La stratégie d'expansion multisectorielle et internationale de la Deutsche Post, lancée après l'initiative des postes néerlandaises (KPN) prenant le contrôle de TNT pour créer TPG, a déclenché un mouvement général de fusions-acquisitions sur l'ensemble du marché du fret européen et au-delà. La connaissance de ces changements et l'appréciation de leurs enjeux devraient évidemment intéresser l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe dans la période à venir.

D'ores et déjà, la stratégie de DP AG a aussi eu des répercussions sur le terrain social. Face à la mise en place de ce "colosse global" dont la logique d'intégration est transversale au découpage traditionnel des activités et au découpage entre pays, les organisations syndicales allemandes, traditionnellement impliquées dans la gestion des entreprises et les négociations sociales (selon les procédures de co-décision), ont craint d'être mises en position de faiblesse. Un très large regroupement a été engagé, qui pourrait aboutir à un syndicat unique couvrant l'ensemble du secteur des services et faisant ainsi pendant à l'IG Metal qui couvre le champ industriel. La structure en projet, le Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (Syndicat uni des services), en abrégé "Verdi", pourrait en effet regrouper : le syndicat des employés du secteur public (DAG), des postes (DPG), des employés de banque, du commerce et des assurances (HBV), des médias (IG Medien), des éducateurs et des scientifiques (GEW) et des services publics et des transports (ÖTV), soit 3 millions d'adhérents.

L'objectif est à la fois de lutter contre l'augmentation des emplois précaires et des employés indépendants fictifs (qui font du reste l'objet d'une nouvelle réglementation), d'augmenter la capacité de négociation par l'effet de masse, de réduire les risques de contradiction entre organisations syndicales (par exemple, entre les employés de la messagerie et les postiers). Une structure particulière rassemblerait l'ensemble "Logistique et services postaux".

On note que cette restructuration reste limitée par les frontières nationales : l'internationalisation des employeurs est en avance sur celle des employés.

Documents

Les chemins de fer d'Europe occidentale : situation comparée et perspectives

Fiche de présentation de l'étude de Savy M., rapporteur, avec les contributions de Debatisse D., Blanchard B., Staehle P. (CEREM-FORUM et Eurosir), Salini P. (IMTL), Beyer A. (LATS-ENPC), pour le compte de la DAEI (Ministère de l'équipement, des transports et du logement), 1999.

La présentation et la comparaison portent sur 17 réseaux ferroviaires d'Europe occidentale, ressortissant aux 15 membres de l'Union, à la Norvège et à la Suisse. On note que les informations sont encore, pour l'essentiel, uniquement disponibles à l'échelle nationale et qu'il faut donc procéder par agrégation, malgré l'hétérogénéité des données ainsi recueillies.

La comparaison montre d'abord que les réseaux sont de poids économique très différent : à elles seules, l'Allemagne, la France et l'Italie regroupent 58 % des effectifs de cheminots en Europe de l'ouest. Au-delà de la taille, les réseaux sont structurellement différents, tant par les fonctions qu'ils assurent que par le territoire – vaste ou restreint, dense ou clairsemé – qu'ils desservent. Certains transportent principalement du fret, d'autres des voyageurs, d'autres encore ont une activité plus mêlée. Ici, les activités commerciales, confrontées aux autres modes de transport sur le marché du fret et du voyage, prédominent. Là les missions de service public, notamment pour le transport de voyageurs à courte distance, prévalent. La productivité, le niveau des tarifs, le taux de rentabilité – ou de déficit et de subvention publique – sont autant de facteurs de différenciation profonde.

Dans une vision dynamique, tous les réseaux sont concernés par la réforme déclenchée par la Commission européenne avec sa directive 91/440 préconisant à la fois un assainissement financier des réseaux et leur autonomie à l'égard des États, une séparation de la gestion des infrastructures et des services, une ouverture progressive à des opérateurs nouveaux ou à des collaborations entre opérateurs existants. Dans certains pays, la réforme a été mise en œuvre de façon radicale, allant parfois plus loin encore dans le sens de la libéralisation, dans d'autres des formules plus conservatoires ont été recherchées, maintenant pour l'essentiel l'unicité des opérateurs historiques.

Une typologie des situations et des tendances peut être établie, qui distingue les types suivants : britannique ; nordique (Suède, Danemark, Finlande) ; méridional (Portugal, Espagne, Italie, Grèce et par extension Irlande) ; alpin (Autriche et Suisse) ; rhénan (Allemagne et Pays-Bas) ; enfin, franco-belgo-luxembourgeois.

Les stratégies, enfin, se dévoilent avec les projets affichés ou observés, qu'ils touchent l'ouverture des marchés régionaux de transport de voyageurs, l'extension des TGV ou les alliances et fusions entre départements du fret. Une recomposition profonde se met en place, comparable à celle que l'on observe parallèlement dans le transport postal et la messagerie et qui ne lui restera pas extérieure. Loin du libre jeu de la concurrence que devrait apporter l'ouverture des réseaux, c'est à la constitution d'alliances oligopolisti-

ques que l'on assiste pour l'instant, qui se partagent le territoire européen. Chaque opérateur ferroviaire, et chaque gouvernement, est sommé de prendre des options touchant la spécialisation par fonction et l'ampleur territoriale – internationale – du développement recherché.

L'agenda politique européen reflète l'indécision de cette période charnière, où plusieurs visions s'affrontent pour piloter une inéluctable mutation.

NB : le fichier électronique de cette étude, dont la DAEI encourage la diffusion, peut être téléchargé à partir du site Internet du CNT : <http://www.cnt.fr/>

Communiqué de l'ICCR

L'Interdisziplinäres Forschungszentrum Sozialwissenschaften (ICCR) de Vienne, dont le directeur M. Pohoryles est membre du réseau des experts de l'Observatoire, a diffusé le 2 février 2000 une déclaration dont on lira ci-dessous un extrait :

“ (...) L'ICCR ne commente généralement pas la politique quotidienne. Toutefois, à la lumière des récents événements politiques en Autriche, nous, la direction internationale et le personnel de l'ICCR, pensons que nous devons prendre une position ferme. Autoriser le FPÖ d'extrême droite à participer, d'une manière ou d'une autre, au gouvernement fédéral de l'Autriche est une faute. Les conséquences en seront dommageables pour la démocratie autrichienne à court, moyen et long termes. Nous condamnons fermement et résolument les relents racistes, d'exclusion et chauvins de la politique du FPÖ. (...) Nous pensons à l'ICCR que la communauté internationale, qui inclut des Etats souverains comme des observateurs indépendants, a légitimement critiqué et sanctionné les récents événements autrichiens. Cependant, ceci ne devrait pas détourner notre attention, en tant qu'institut international implanté à Vienne, du fait qu'il existe une ample et véhémence opposition à la participation du FPÖ au gouvernement, depuis le Président jusqu'aux 70 % de la population qui n'ont pas voté pour le FPÖ de Haider. Jusqu'à présent, l'Autriche a été un pays stable, démocratique et (raisonnablement) tolérant : la consternation et l'inquiétude de la communauté internationale sont également présentes en Autriche”

Analyses statistiques

Les données de base du transport terrestre de marchandises en Europe occidentale

- **Volume de transport**

Evolution du volume de transport terrestre intérieur de marchandises dans les pays de l'UE

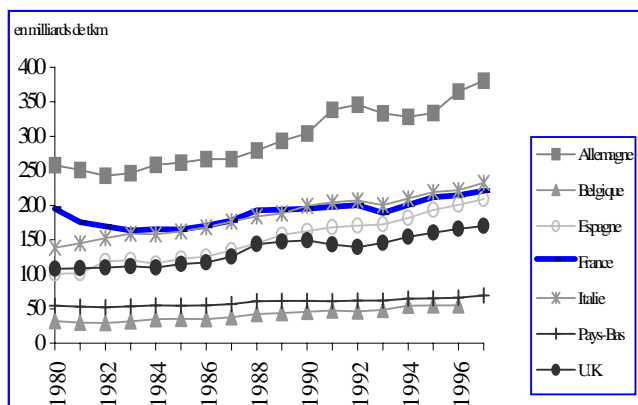
En milliards de tkm	1970	1980	1990	1994	1995	1996
Route	434	665	944	1094	1141	1159
Rail	283	287	256	219	221	219
Voies navigables	106	108	109	112	114	111
Oléoducs	66	93	77	86	86	86
Total	889	1154	1386	1511	1562	1575

Source : DGVII-Eurostat

De 1970 à 1996, la somme des flux intérieurs à chacun des 15 pays membres de l'Union européenne (mesurés en t-km et ignorant le cabotage routier, c'est-à-dire le transport in-

térieur assuré par des transporteurs étrangers) augmente de 77 %. Cette croissance relativement lente touche inégalement les différents pays.

Evolution du volume de transport terrestre (hors oléoducs) par pays



Source : CEMT

Par comparaison avec les autres pays, l'évolution française des transports terrestres de marchandises a suivi un trajet original jusque dans les années quatre-vingt, du fait de l'intensité particulière de sa restructuration industrielle et de sa politique de développement de l'énergie nucléaire. Désormais, la France s'inscrit dans la tendance moyenne européenne, avec une progression de l'ordre de 2,3 % par an (en tonnes kilomètres).

- **Répartition modale**

Evolution de la répartition modale dans les pays de l'UE

En % (tkm)	1970	1980	1990	1994	1995	1996
Route (*)	49	58	68	72	73	74
Rail	32	25	18	14	14	14
Voie navigable	12	9	8	7	7	7
Oléoduc	7	8	6	6	6	5
Total	100	100	100	100	100	100

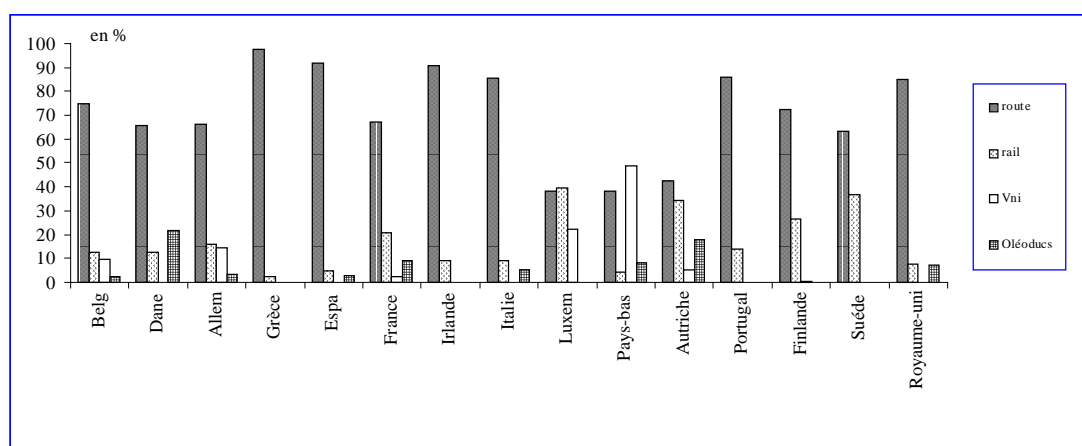
Source : DGVII-Eurostat

(*) Répartition basée sur la somme des trafics intérieurs nationaux en tonnes kilomètres des 15 pays de l'U.E., hors cabotage routier.

La part de la route dans l'ensemble des transports terrestres intérieurs de marchandises des 15 pays de l'Union Européenne progresse fortement au détriment des trois

autres modes, principalement du rail. Le transport routier représente désormais les trois-quarts des transports terrestres intérieurs de marchandises

Répartition par mode et par pays en 1996 (tkm)



Source : DGVII-Eurostat

La répartition modale n'est pas uniforme dans l'ensemble de l'Union Européenne.

On peut distinguer trois types de pays : ceux où la route joue un rôle nettement dominant (Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Portugal, Royaume-Uni) ; les pays atypiques comme

l'Autriche, le Luxembourg, les Pays-Bas, où, selon les cas, la voie d'eau ou le rail prédomine ; les pays intermédiaires (Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, France, Suède) qui réalisent un certain équilibre entre le rail et la route.

• Transport international intra-européen

Evolution de la part du transport international intra-européen dans le transport routier total par pays

En % (tonnes) (**)	1985	1990	1995
Allemagne	1,9	1,9	nd
Belgique	11,7	15,8	16
Danemark	3,6	4,7	8
Espagne	nd	1,2	3,2
France	2,5	3,4	4,3
Italie	nd	2	1,8
Pays-Bas	12,8	15,7	19,1
Royaume-Uni	0,3	nd	0,8

Source : DGVII-Eurostat

(**) transport assuré par les véhicules immatriculés dans le pays

Le transport routier de marchandises international intra-européen est en nette progression, mais sa part dans le transport routier total (exprimé en tonnes) reste faible.

La Belgique et les Pays-Bas sont les pays les plus ouverts au marché européen (du fait de leur taille, mais aussi du rôle des ports de Rotterdam et d'Anvers et du développement des plates-formes logistiques), le Royaume Uni ou l'Allemagne sont plus autarciques, la France est dans une position médiane.

Christine Aubriot
Chargée de mission au CNT

Pour en savoir plus : consulter " Les comptes des transports de la nation en 1998 " chapitre 11 sur les transports en Europe (DAEI/SES) – "Evolution des transports 1970-1997 " (CEMT) – " Panorama des transports données 1970 –1996 " (DGVII/Eurostat).

Inscription au bulletin : c.girard@cnt.

CNT

Observatoire des Politiques et des Stratégies
de transport en Europe

34, avenue Marceau 75008 Paris (France)
Téléphone : 01 53 23 85 85
Télécopie : 01 53 23 85 80
Internet : www.cnt.fr.

ISSN en cours

Directeur de la publication :
Michel Savy

Rédactrice en chef : Christine Aubriot
Impression : INDICA