



Vie de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Mis en place il y a un an, l'Observatoire a atteint maintenant son rythme de croisière. Ses missions ont été précisées, ses méthodes se sont établies.

En termes de programme de travail, le principe a été admis d'une double contribution à la compréhension de la dynamique du système de transport en Europe. D'une part, chaque expert établit, à sa propre initiative, une chronique des événements marquants, qu'ils relèvent des dispositions des pouvoirs publics ou du comportement des entreprises. Chronique évidemment très sélective, propre à illustrer par des exemples significatifs les problèmes de fond, comme les mouvements conjoncturels, que l'on rencontre d'un pays à l'autre. D'autre part, quelques points clefs sont désignés, chaque année, pour une étude simultanée dans chaque pays permettant ensuite un passage en revue comparatif et une synthèse. Pour l'année 2000, après avoir recueilli l'avis de la section permanente du CNT, trois points ont été sélectionnés : les **compétences des autorités organisatrices** en transport de voyageurs dans les grandes agglomérations ; le montant des **charges fiscales et sociales** dans le transport routier de marchandises ; l'évolution du **fret ferroviaire**.

En termes de méthode, les réunions plénières à Paris sont le moment d'échanges très riches et l'intérêt des débats se renforce au fur et à mesure des séances, alors que se constituent, par delà la grande diversité des membres du réseau, une connaissance et des questions partagées. Ainsi, la dernière session a-t-elle permis de constater la ressemblance et la simultanéité des événements en Europe : il a suffi de quelques jours de manifestations des transporteurs routiers, en octobre 2000, après l'augmentation du prix des produits pétroliers, pour que plusieurs gouvernements européens remettent en cause les politiques fiscales, énergétiques et environnementales laborieusement mises en place au fil des récentes années.

Le passage à un rythme de trois séances annuelles, alimentées par la circulation préalable des documents préparatoires, semble maintenant opportun. Le réseau a été renforcé : l'équipe du Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung comprend aussi M. Stefano Vescovi, celle de la Technische Universität Hamburg-Harburg M. Jens-Martin Gutsche. Il pouvait sembler paradoxal qu'une douzaine de pays européens soient étudiés dans l'Observatoire, mais pas la France ! En cohérence avec le principe de la contribution d'experts indépendants s'exprimant intuitu personae, M. Antoine Beyer, maître de conférences de géographie à l'Université Louis Pasteur à Strasbourg, sera désor-

mais en charge du cas français. Enfin, une meilleure connaissance de l'expérience originale des pays nordiques enrichirait certainement la réflexion collective : plusieurs noms de spécialistes compétents (et francophones !) ont été avancés.

Lors de sa réunion à Paris le 17 novembre 2000, l'Observatoire a bénéficié, à côté de son réseau d'experts (voir leur liste dans *Transports / Europe* n° 1) et des responsables du CNT, de la participation de M. Manuel Rodriguez, conseiller au poste d'expansion économique de l'ambassade de France à Madrid et animateur du réseau des spécialistes des transports de l'ensemble des postes en Europe et dans le monde, avec qui l'Observatoire développera une coopération mutuellement utile ; de M. Yves Robin, chef de service, et de M. Michel Houée, chargé de mission au Service économique et statistique (SES) du Ministère de l'équipement ; de Mmes Yvette Alriquet et Virginie Dumoulin, responsables des dossiers européens à la Direction des affaires économiques et internationales du Ministère de l'équipement.

Après la publication du premier *Transports / Europe* dans son édition française, notre collègue britannique Mme June Burham, professeur à l'Université du Middlesex, a bien voulu établir une édition anglaise qui a été diffusée lors de réunions internationales. L'une et l'autre sont désormais disponibles sur le site Internet du CNT, où l'on renforcera la mise à disposition des éléments de travail réunis par l'Observatoire. Le programme à venir est immense...

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

	Page
<i>Vie de l'observatoire</i>	1
<i>Autorités organisatrices de transport</i>	2
<i>Réflexions sur l'Europe des transports</i>	4
<i>Le plan de désengorgement du Randstad</i>	5
<i>Analyses statistiques :</i>	
<i>Le transport de voyageurs en Europe Occidentale</i>	6

Autorités organisatrices des transports de personnes dans les agglomérations

Parmi les questions que la section permanente du CNT a souhaité inscrire au programme de travail de l'Observatoire pour l'année 2000, figure la comparaison de la nature et des compétences des autorités organisatrices chargées des transports de personnes dans les grandes agglomérations, dans divers pays d'Europe.

Cette question évolue sous l'influence des changements de la démographie et de la mobilité d'une part, des nouvelles règles administratives d'autre part. La métropolisation et la "rurbanisation" brouillent la distinction traditionnelle entre transport urbain et transport interurbain et appellent des solutions inédites, à plusieurs échelles, combinant plusieurs modes de transport. La décentralisation et la recherche de coopération entre collectivités territoriales de niveaux différents ainsi que l'ouverture de certains services publics à la concurrence modifient le jeu des institutions et des opérateurs.

La gestion des agglomérations prend place dans une structure spatiale et institutionnelle plus large, que certains experts du réseau ont jugé nécessaire de présenter dans son ensemble.

- En **Allemagne**, la répartition des compétences est liée à celle de la charge du financement des infrastructures et s'opère à trois niveaux : État fédéral, Länder, communes. L'État fédéral est en charge des grandes infrastructures. Selon les phases de l'histoire, on observe une prédominance des axes est-ouest ou des axes nord-sud. Depuis la réunification, le renforcement des premiers l'emporte sur celui des seconds, tandis que demeure une forte disparité de dotation entre les anciens et les nouveaux Länder.

Les responsabilités en matière de transport de personnes évoluent sous l'influence des dispositions européennes, avec la réforme de la DB et la régionalisation du transport ferré dans les grandes agglomérations (seul le réseau principal reste du ressort fédéral, le reste est confié aux Länder et aux collectivités locales). Les transports ferrés régionaux peuvent faire l'objet d'appel d'offres internationaux mettant l'opérateur historique, la DB, en concurrence avec de nouveaux entrants.

- En **Autriche**, la répartition traditionnelle des compétences n'est pas remise en cause. Les 10 collectivités formant l'agglomération de Vienne sont réunies dans un Comité accueillant aussi les opérateurs publics et privés, dont les chemins de fer fédéraux. Elles établissent une tarification commune. Les investissements ferroviaires et dans l'infrastructure du métro relèvent de l'État, les autres des collectivités. À l'intérieur de l'administration communale de Vienne, trois départements sont concernés : le transport, l'urbanisme et les finances, tandis que la coopération avec les communes voisines fonctionne de façon satisfaisante. Les recettes commerciales couvrent la moitié des dépenses et sont complétées de subventions.

- En **Belgique**, les chemins de fer restent le seul mode de transport de compétence fédérale. La SNCB est une entreprise publique intégrée dotée d'une autonomie de gestion, qui collabore avec les autres réseaux pour les trafics internationaux mais développe aussi des plans de RER pour Bruxelles (voir *Transports / Europe* n° 1).

Tous les autres transports sont du ressort des trois régions. Ainsi, la société des transports urbains de la région de Bruxelles utilise à la fois le métro, le bus et le tramway. Quelques lignes, généralement rentables, sont affermées. Dans un pays très dense, les divers réseaux se recouvrent fréquemment. Le transport par autocar est libre, sous condition de respecter les normes d'accès à la profession, tandis que les taxis sont exploités par des firmes privées, mais les licences sont délivrées par les communes (avec une réglementation restrictive sur le droit de charger les clients, qui multiplie les parcours de retour à vide).

- En **Espagne**, il n'existe pas de statut officiel pour les aires métropolitaines, ce sont les communautés autonomes qui détiennent l'essentiel des compétences. Toutefois, Madrid dès 1986 et Barcelone en 1997 ont constitué des "autorités" du transport métropolitain. Ailleurs, de simples accords intercommunaux sont en place et fixent leur périmètre selon des critères institutionnels et politiques et non démographiques ou de mobilité. L'État garde seulement la compétence des chemins de fer à écartement ibérique. Les transports régionaux interurbains, y compris les métros, sont du ressort des communautés autonomes, les transports urbains ressortissent aux communes. Les "autorités" assurent la coordination des investissements, même s'ils sont financés par d'autres instances, à travers des contrats de plan et de programme. Elles jouent aussi un rôle central pour l'attribution des services aux opérateurs, dont la plupart appartiennent au secteur public. Le financement provient principalement de transferts du budget de l'État, complétés par un impôt foncier communal affecté.

- La **Grèce** montre des structures très centralisées, c'est le Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et des travaux publics qui joue le rôle essentiel. Comparativement, le Ministère des transports est moins puissant, les municipalités ne comptent guère.

La définition de l'agglomération d'Athènes n'est pas encore arrêtée. Naguère, un organisme de planification des transports urbains était en charge du réseau de bus. La construction du métro (la première ligne est en service depuis un an) a entraîné la mise en place d'une société anonyme dont l'État est actionnaire. La responsabilité de cet organisme a été fortement élargie quand lui a été confiée la préparation du plan directeur pour l'ensemble des lignes et des stations et la complémentarité avec les autres modes de transport. Le financement vient pour une large part de subventions communautaires. Il en sera de même pour la préparation des Jeux olympiques, qui relève de procédures exceptionnelles.

- Le Plan général des transports récemment élaboré en **Italie** prévoit une réorganisation des compétences institutionnelles. Les Régions auront désormais la responsabilité des transports régionaux et, dès 2003, devront lancer des appels d'offres pour en déléguer la concession. L'État transférera aux régions les financements nécessaires au maintien des missions de service public.

- Les **Pays Bas** distinguent trois niveaux d'organisation des transports publics de voyageurs : le transport ferroviaire international, le transport ferroviaire national, les réseaux régionaux de tous modes. Ici encore, une loi de 2000 vise à réformer le système :

- un appel d'offres sera lancé pour l'exploitation de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse, y compris pour les services nationaux.

- la compagnie nationale, NSR, a obtenu une concession de 10 ans pour l'exploitation du réseau ferré de base. Elle paiera une redevance modique pour l'utilisation de l'infrastructure, tandis qu'un dispositif de primes et de pénalités devra l'inciter à améliorer sa productivité et sa qualité de service.

- Le transport régional et urbain dans 7 grandes agglomérations et 16 villes moyennes est transféré de la responsabilité du Ministère à celle des autorités locales, qui reçoivent à cet effet un soutien financier calculé selon des critères territoriaux. Simultanément, les coûts d'exploitation doivent être couverts pour moitié par les recettes commerciales. L'État continue à assurer l'essentiel des investissements en infrastructures, même si les collectivités sont invitées à augmenter leur contribution. La tendance est à lancer des appels d'offres pour attribuer les concessions, mais la procédure de gré à gré reste possible pour protéger les monopoles municipaux déjà en place.

- Au **Portugal**, les "Commissions métropolitaines de transport" ont été créées en septembre 2000, pour établir les plans indicatifs des agglomérations de Lisbonne et de Porto en matière de "transports locaux" (dépassant ainsi la séparation entre transports urbains et interurbains). Ces commissions peuvent devenir autorités concédantes, alors qu'aujourd'hui c'est l'État qui joue ce rôle après avoir consulté les collectivités locales. Les commissions n'ont pas de ressources propres et ne financent pas les investissements, à l'exception des équipements d'interface entre modes et entre opérateurs.

- On peut dire qu'au **Royaume Uni**, la première autorité organisatrice est... le marché, tant a été radical le mouvement de privatisation. L'État subventionne le système ferroviaire et soutient les collectivités pour les transports locaux. Trois structures territoriales doivent être distinguées : le Grand Londres, sept grandes agglomérations et le reste du pays.

Depuis 2000, le nouveau maire du Grand Londres exerce la tutelle sur les transports de la ville, sauf les lignes de

banlieue. Toutefois, l'État restera en charge de la modernisation du métro.

Dans sept autres agglomérations, des syndicats intercommunitaires constituent des « autorités des transports de personnes » qui élaborent des plans de transport. La procédure est analogue dans les 467 collectivités locales britanniques de moindre taille. Le marché est très ouvert et les opérateurs privés sont organisés selon les périmètres qu'ils trouvent les plus efficaces, les collectivités étant appelées à subventionner les dessertes déficitaires.

La loi des Transports 2000 autorise les collectivités à imposer des péages urbains et des impôts locaux sur les parkings privés, dont les recettes subventionneront les transports collectifs. Les premières expériences sont prévues pour 2001-2002 dans plusieurs villes, y compris Londres.

- La **Suisse** distingue, comme plusieurs autres pays d'Europe, trois niveaux d'organisation des transports : confédéral, cantonal et communal. Les transports dans les agglomérations sont essentiellement du ressort des cantons et des communes. Leurs compétences ont été récemment définies par la loi de 1998 sur l'aménagement du territoire. Des plans directeurs définissent les prestations dont la fourniture est demandée aux opérateurs, avec les subventions de service public nécessaires.

La notion d'agglomération est récente dans les pratiques politiques suisses et la seule communauté des transports aujourd'hui en place est celle de Zurich, qui définit la stratégie et la demande de prestation auprès de 32 entreprises prestataires.

La dépense nationale correspondant aux transports d'agglomération est élevée (de l'ordre de 3 milliards de francs suisses, soit 2 milliards d'euros), que la confédération verse pour partie aux opérateurs, pour partie aux communes. D'un canton à l'autre, les dépenses par habitant en matière de transport urbain sont très inégales, avec un effort à Zurich plus de dix fois supérieur à celui de Genève ! Partout, on note une tendance à la mise en appel d'offres des concessions, mais avec précaution.

On constate que la constitution d'autorités responsables pour les grandes aires métropolitaines est presque partout à l'ordre du jour, les décisions récentes ou les projets en débat sont nombreux mais la situation est très différente d'un pays à l'autre. Malgré sa réputation de pays centralisé, la **France** montre une situation originale, même si l'État garde un pouvoir particulier dans l'organisation des transports de l'agglomération parisienne. Pour subvenir à leurs besoins, les autorités organisatrices fixent elles-mêmes le montant d'un impôt local affecté (le "Versement transport") et ne dépendent pas exclusivement des transferts du budget de l'État comme c'est couramment le cas en Europe.

Réflexions sur l'Europe des transports

Lors de sa réunion à Paris le 17 novembre 2000, le réseau des experts de l'Observatoire a débattu des perspectives de l'Europe des transports. M. Daniel Debatisse, conseiller du président du Conseil national des transports pour les questions de politique européenne, introduisit le débat en présentant la réflexion, qu'il va animer avec Michel Savy, portant sur le prochain Livre blanc actuellement préparé par la Commission pour remplacer le précédent livre datant de 1992. Il lança d'emblée le débat en estimant que, s'il existe déjà une politique européenne de la concurrence qui s'applique au secteur des transports, on peut s'interroger sur l'existence d'une politique commune des transports ! Trois axes de travail vont être explorés :

Relation entre transport et espace

Le transport est étroitement lié au territoire, saisi dans ses dimensions géographique, économique, sociale, politique. Sous l'angle géographique, plusieurs schémas directeurs pour les infrastructures ont été dressés, à diverses échelles, selon une division par modes. Ils sont davantage superposés que coordonnés et procèdent surtout de la juxtaposition de schémas nationaux, sans souci suffisant de cohésion. En matière économique, les mouvements de personnes évoluent avec le double mouvement de métropolisation et de diffusion périurbaine de la population. Les flux de transport de marchandises résultent des localisations des activités de production et de distribution, qui tendent à se concentrer dans des pôles et des corridors de plus en plus denses, rayonnant sur des périmètres de plus en plus larges : ces évolutions sont-elles durables ? Dans le domaine social, l'accélération des regroupements d'entreprises amènera-t-elle des coordinations plus étroites entre syndicats à l'échelle nationale (comme en Allemagne, voir *Transports / Europe* n°1) et européenne ? Enfin, dans le champ politique, est posée plus que jamais la question de la subsidiarité, des niveaux pertinents de traitement des problèmes, du niveau local au supranational, de la coordination et de l'itération entre les différents niveaux. De même, se pose, plus que jamais, la question de la participation des acteurs aux processus décisionnels.

Relation entre transport et marché

Le secteur des transports est à la fois indispensable à la vie de la société toute entière et particulièrement fragile. Les seuls mécanismes de marché ne suffisent pas à son bon fonctionnement et des crises se déclenchent à travers l'Europe de façon répétitive. Pour autant, les notions permettant de faire la part du marché et de la régulation ne sont pas encore claires. Les défis à venir sont très importants, les objectifs affichés très ambitieux, par exemple celui du rééquilibrage des modes de transport de fret que souhaitent les gouvernements des États membres comme les autorités communautaires : le marché, qui doit associer des acteurs aussi disparates que des groupes géants (comme celui de la Deutsche Post) et des milliers de

micro-entreprises, est-il suffisant pour assurer une telle transformation ?

Transport et intérêt général

Les problèmes de société associés à l'activité de transport, par ailleurs largement du ressort de la sphère privée, sont nombreux et vivement ressentis par les opinions publiques : cohésion territoriale et sociale, articulation entre besoins marchands et besoins publics, efficacité économique et efficacité sociale, soucis d'environnement et de sécurité. En outre, plusieurs questions relevant d'autres secteurs de la politique européenne incluent ou devraient inclure le transport : emploi, lutte contre l'exclusion sociale, organisation de l'espace européen, développement durable

Toutes ces questions sont recoupées par le thème de la subsidiarité, du partage des tâches et de la coopération entre les instances nationales et communautaires. Aussi, parallèlement au travail des groupes de réflexion du CNT, serait-il utile de connaître les points de vue débattus sur ces questions dans les différents pays de l'Union.

Un tour de table permet d'approfondir plusieurs points de fond :

Dimension globale

On rapporte que Mme de Palacio aurait refusé un premier projet de Livre blanc, comme faisant insuffisamment référence aux objectifs de la conférence de Kyoto : les liens entre politique des transports et politique globale sont bien au centre de la réflexion.

Cohérence

On peut aborder les problèmes selon d'autres perspectives : pragmatiquement, ne vaudrait-il pas mieux se concentrer sur quelques problèmes cruciaux tels que la sécurité maritime ? Les objectifs européens, présentés comme également désirables et légitimes, sont parfois contradictoires : la dynamisation du secteur par l'ouverture à la concurrence est-elle adéquate à la promotion d'une mobilité durable ? L'internalisation des coûts externes, notamment par la fiscalité, est-elle l'instrument efficace de résolution des contradictions entre comportements privés et intérêt collectif ? Une volonté et une politique européenne fortes sont certainement nécessaires pour compléter l'application de dispositions fiscales automatiques.

Mobilité

En amont du transport, peut-on agir sur la génération des flux de personnes et de marchandises, découpler croissance économique et croissance des trafics ? Le dispositif géographique des implantations et des infrastructures est très inerte, son rythme d'évolution est bien plus lent que le cy-

de des mandats des responsables politiques. La nouvelle politique néerlandaise semble prendre son parti de l'expansion continue du besoin de mobilité, qu'un système de tarification rigoureux devrait rendre compatible avec les infrastructures disponibles. La politique suisse semble plus radicale, un programme de recherche ambitieux sous-tendant un effort opiniâtre de transfert modal pour alléger le poids de la route dans la traversée des zones sensibles.

Diversité et compromis

La réflexion sur tous ces points ne débouchera probablement pas sur des conclusions unanimes. L'élaboration des scénarios contrastés permettrait d'éclairer les options pos-

sibles et leurs enjeux. Mais les experts de l'Observatoire sont d'accord pour dire qu'il vaut mieux établir des compromis entre points de vue différents et clairement posés que des consensus mal structurés.

Système complexe, le transport évoluera par l'action simultanée sur l'ensemble de ses variables. Aussi faut-il réfléchir à la fois à l'évolution des rôles des pouvoirs publics et notamment à la fiscalité et à son statut d'instrument central d'une politique des transports, aux changements économiques et sociaux dont participe le transport, à l'innovation technologique et organisationnelle qui peut donner des marges de manœuvre par rapport au prolongement des tendances passées. Le travail ne fait que commencer...

Le plan de désengorgement du Randstad *

(Contribution de M. Robert Troost, conseiller à l'ambassade des Pays Bas à Paris)

Le gouvernement néerlandais s'est prononcé en faveur d'un plan de désengorgement du Randstad à l'horizon 2010 : les embouteillages s'aggravent tous les ans et le trafic augmentera considérablement dans les années à venir, selon toute attente.

Le gouvernement estime que seul un assortiment de mesures équilibré et cohérent peut aboutir. Il s'agit de supprimer les goulets d'étranglement les plus importants par de nouveaux investissements dans le transport public et dans les routes. Avec ce plan, les pouvoirs publics débloquent 5,2 milliards de florins (soit 2,8 milliards d'Euros) pour le transport public et 4,8 milliards de florins (2,2 milliards d'Euros) pour les routes. De plus, un milliard de florins (0,5 milliard d'Euros) sera débloqué dans un cadre régional et consacré aux aménagements pour les vélos, aux gares intermodales et au réseau secondaire.

Le plan contient aussi des mesures pour mieux utiliser l'infrastructure existante, considérant qu'il ne suffit pas d'investir dans de nouvelles capacités. Avec l'introduction des péages (surtout pendant les heures de pointe) le citoyen sera incité à faire des choix réfléchis. L'amélioration de l'accessibilité ne peut réussir que si l'État, les autorités régionales et les entreprises s'impliquent politiquement, mais aussi financièrement.

Les éléments clés du plan de désengorgement sont :

La création de fonds régionaux de trafic. Ces fonds verront le jour pour que les agglomérations d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye et d'Utrecht puissent mener elles-mêmes une politique de trafic et de transport adaptée à leurs besoins, agissant à la fois sur la localisation des activités, le stationnement automobile, l'usage des cycles, les réseaux régionaux et locaux du transport public et les routes.

Un élan pour le transport public et le réseau principal. Outre la création des fonds régionaux pour le transport public, un effort supplémentaire devra être fait pour accélérer la réalisation des gares de TGV et les projets de rail rapide entre les quatre grandes villes. En ce qui concerne le réseau principal, les investissements touchent aussi bien l'élargissement que l'extension de l'infrastructure existante, avec un effort renforcé pour les liaisons internationales.

Tarification. Dans une dizaine d'années le gouvernement voudrait aboutir à un système où l'utilisateur paiera en fonction des kilomètres parcourus au lieu de payer une taxe forfaitaire sur les véhicules. Un tel système ne peut pas, pour des raisons techniques, être introduit à court terme. En attendant, d'autres formes de tarification sont nécessaires.

Pour tester l'efficacité de la modulation du trafic aux heures de pointe par un système de péage, une expérience sera effectuée à partir de 2002 et pendant deux ans. Onze sites sur le réseau principal seront concernés, entre 7.00 et 9.00 heures du matin, pour les mouvements d'entrée en ville. Les recettes de ce péage seront restituées aux automobilistes par une baisse de la taxe sur les véhicules. Un montant équivalent sera versé aux fonds régionaux de trafic. Par ailleurs, des essais sur des infrastructures réservées à péage seront effectués en 2002 et 2003.

Les deux expériences, péage aux heures de pointe et sites réservés à péage, feront l'objet d'un suivi systématique et d'une évaluation, pour décider s'il y a lieu d'élargir ou d'interrompre cette politique. Dans l'hypothèse de la faisabilité du système, les sites réservés à péage et les routes à péage seront développés sur la base d'un financement privé/public à partir de 2006. Les bases juridiques de la tarification du trafic et la mise en place des fonds régionaux de trafic feront l'objet d'une nouvelle loi.

Autres mesures

Enfin, le plan de désengorgement comprend des mesures tendant à influencer le comportement de mobilité des individus. Il s'agit par exemple de l'organisation du transport du personnel par les entreprises et de la promotion du télétravail.

* Cercle comprenant les agglomérations d'Amsterdam, Haarlem, Leiden, La Haye, Delft, Gouda et Utrecht.

Analyses statistiques

Le transport de voyageurs en Europe occidentale

Mobilité dans les 15 pays de l'UE

Evolution de la mobilité des voyageurs de 1970 à 1997

En pkm par habitant	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996*	1997*
Moto	286	312	323	320	307	326	326	326
Voiture particulière	4654	5595	6568	7287	9061	9827	9942	10128
Autobus et autocars	793	902	977	974	1014	1031	1036	1050
Tram et métro	112	111	112	126	131	109	110	111
Chemin de fer	671	725	747	767	787	726	747	755
Maritime et fluvial	38	46	55	60	72	73	73	73
Avion	126	275	270	708	560	736	778	860
Marche	479	483	489	440	428	437	437	437
Cyclisme	177	178	187	199	195	187	187	187
Total	7336	8627	9728	10881	12555	13452	13636	13927

Source : DG Energie et Transports - Eurostat

(*) Les chiffres 96 et 97 en italique reprennent les données 95.

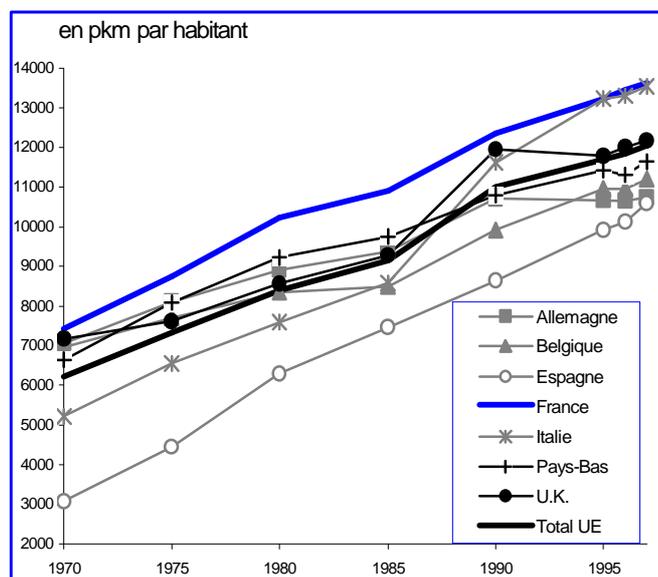
NB : trafic intérieur, sauf pour le transport aérien qui correspond au trafic des compagnies nationales.

La mobilité des voyageurs, tous modes confondus et mesurée en pkm (passagers-kilomètres) par habitant, a presque doublé (+ 90%) entre 1970 et 1997 dans l'ensemble des 15 pays membres de l'Union européenne. Depuis 1990, la progression de cette mobilité s'est cependant ralentie (+11 %)

par rapport à celle des deux décennies précédentes qui atteignait les 30 %.

Ce ralentissement relatif ne doit pas masquer une augmentation absolue, qui se maintient et a des conséquences sur les infrastructures et l'environnement.

Evolution de la mobilité terrestre pour quelques pays européens de 1970 à 1997



Source : DG Energie et Transports - Eurostat

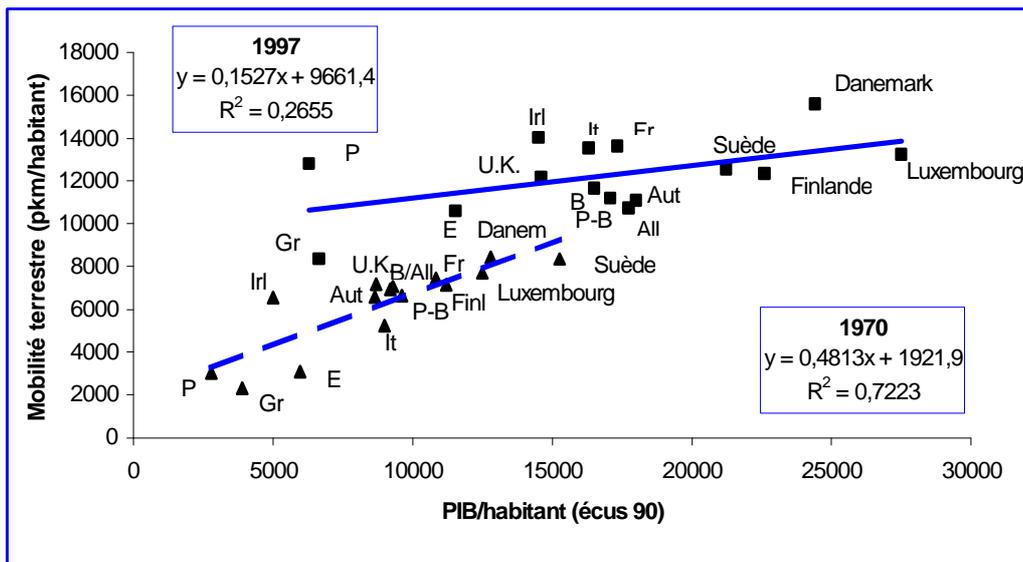
La mobilité terrestre (voiture particulière, autobus et autocars, tram et métro, chemin de fer) progresse dans tous les pays, cependant l'évolution diffère sensiblement d'un pays à l'autre.

La France et les Pays-Bas suivent la tendance générale de l'ensemble de l'UE entre 1970 et 1997.

L'Espagne et l'Italie, en retard en début de période, rattrapent la mobilité moyenne européenne (l'Italie accédant même à un des plus hauts niveaux).

Au Royaume-Uni et en Allemagne, la mobilité stagne à partir de 1990

Mobilité et développement économique par pays en 1970 et 1997



Source : calculs à partir de documents DG Energie et Transport - Eurostat

Le niveau de développement d'un pays (mesuré en PIB par habitant) joue sur la mobilité. En 1970, la corrélation était très forte entre richesse et mobilité : les portugais et les grecs se déplaçaient moins que les

danois et les suédois.

En 1997, les écarts de richesse restent importants. Mais les écarts de mobilité ne leur sont plus étroitement liés : les portugais se déplacent autant que les luxembourgeois.

Répartition modale

Répartition modale des transports de voyageurs de l'UE de 1970 à 1997

En % (pkm/hab)	1970	1980	1990	1995	1997
Moto	4	3	2	2	2
Voiture particulière	63	68	72	73	73
Autobus	11	10	8	8	8
Tram/méto	2	1	1	1	1
Chemin de fer	9	8	6	5	5
Maritime et fluvial	1	1	1	1	1
Avion	2	3	4	5	6
Marche à pied	7	5	3	3	3
Cyclisme	2	2	2	1	1
Total	100	100	100	100	100

Source : DG Energie et Transports - Eurostat

La voiture particulière est le mode largement dominant dans l'ensemble des pays de l'UE et sa part augmente continûment de 1970 à 1997. La part des autres modes individuels (moto, marche à pied, cyclisme) et collectifs

(autobus, tram/méto, chemin de fer) diminue, à l'exception de l'avion qui a désormais un trafic supérieur à celui du fer.

Répartition modale par pays en 1997 (hors aérien et fluvial)

En % et en pkm par habitant	Moto	Voiture	Autobus	Tram	Rail	Marche	Vélo	Total	Total
Allemagne	1	78	7	1	7	4	2	100	11 559
Autriche	1	70	13	2	9	4	1	100	11 891
Belgique	1	77	10	1	6	4	3	100	12 102
Danemark	1	73	13	0	6	3	5	100	17 123
Espagne	3	78	10	1	4	4	0	100	11 373
Finlande	1	76	12	1	5	3	2	100	13 251
France	2	81	5	1	7	3	1	100	14 427
Grèce	9	64	21	1	2	4	0	100	9 613
Italie	6	73	10	1	6	3	1	100	15 094
Irlande	0	83	10	0	3	3	1	100	14 702
Luxembourg	1	84	7	0	5	3	0	100	13 817
Pays-Bas	1	74	7	1	7	3	7	100	13 118
Portugal	3	80	10	0	3	3	0	100	13 676
U.K.	1	84	6	1	5	3	1	100	12 737
Suède	1	79	8	1	5	3	2	100	13 331
UE 15	3	78	8	1	6	3	1	100	12 994

Source : DG Energie et Transports — Eurostat

Quelques pays se différencient du modèle « tout automobile ». La part des transports collectifs (autobus-tram-rail) reste particulièrement forte en Autriche, au Danemark et en Suède. L'autobus joue un rôle important dans les pays du sud (Grèce) et dans les pays du nord développant des servi-

ces de transport public de qualité (Autriche, Danemark, Finlande). L'Autriche accorde une part substantielle au train, le Danemark et les Pays-Bas sont les royaumes du vélo.

Motorisation

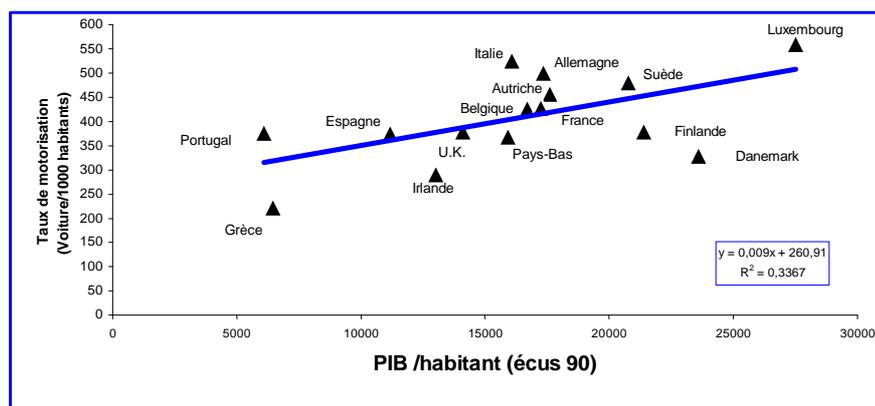
Le taux de motorisation (voitures particulières pour 1000 habitants) a plus que doublé de 1970 à 1996. Il s'élève à 444 pour l'ensemble des pays de l'UE.

Ce taux varie sensiblement d'un pays à l'autre. La Grèce, l'Irlande et le Danemark ont les taux les plus faibles, tandis

que le Luxembourg, l'Italie et l'Allemagne sont les pays les plus motorisés.

La corrélation entre niveau de développement et motorisation n'est pas très forte.

Motorisation et développement économique par pays en 1996



Source : calculs à partir de documents DG Energie et Transports - Eurostat

Christine Aubriot
Chargée de mission au CNT

Pour en savoir plus : consulter « Transport et environnement : tableaux détaillés données 1980-1998 » (Eurostat/Commission européenne/thème 8 environnement et énergie — « Evolution des transports 1970-1998 » (CEMT) - « Panorama des transports données 1970-1996 » (Eurostat/DG VII) .

Demande de nouvelle inscription au bulletin : catherine.girard@cnt.fr

Le bulletin Transports/Europe est désormais accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT - rubrique « Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ».

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 n° 1620-2775

Directeur de la publication :

Michel Savy

Rédactrice en chef : Christine Aubriot

Impression : INDICA