

Le mouvement de l'Europe

L'Observatoire est un "capteur" sensible des dynamiques qui animent le système de transport en Europe occidentale, marquées par la contradiction entre les comportements économiques privés et les préoccupations socio-politiques publiques, entre le court et le long terme. Les trafics de voyageurs et de marchandises augmentent vivement et, si rien n'infléchit cette tendance, devraient doubler dans les vingt prochaines années. Dans le même temps, la congestion augmente et le souci de "mobilité durable" est de plus en plus partagé par les autorités nationales et européennes mais aussi par les opinions publiques.

Dans le numéro précédent, on pouvait déjà « 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 remettent en cause les politiques fiscales, énergétiques et environnementales laborieusement mises en place au fil des récentes années ». Aujourd'hui, *Transports/Europe* publie un dossier sur les tendances du fret ferroviaire : l'ajustement entre l'inertie du passé (le déclin relatif et absolu du rail) et la volonté politique (modérer l'usage de la route et rééquilibrer les modes de transport) est partout problématique. La difficulté de la Commission européenne à publier son projet de Livre blanc sur la politique des transports, dont la presse se fait l'écho, reflète cette situation : si "l'heure des choix" est bien venue, leur formulation et les conditions de leur mise en œuvre sont encore en débat.

Sur l'avis de la section permanente du Conseil national des transports, le programme de travail de l'Observatoire pour l'année 2001 se concentrera sur trois sujets sensibles :

- **Délocalisations de entreprises de transport routier**

Le transport s'inscrit de façon originale dans la réflexion sur la délocalisation des industries et des services. Le terme peut être discuté, car le transport n'est pas à proprement parler "délocalisable" : sa consommation s'effectue à l'endroit (et au moment) où il est produit. Les pouvoirs publics peuvent donc appliquer au transport, sur leur territoire, les règles de contrôle de leur ressort. Restent posées des questions liées à l'immatriculation de véhicules et à la domiciliation d'entreprises dans d'autres pays, à l'emploi de main d'œuvre extérieure à l'Union européenne, sur des bases légales ou clandestines, etc. Ces pratiques sont-elles une source de distorsions du marché intra et extra-communautaire ? Risquent-elles de devenir un principe d'organisation de l'industrie du fret ? Peut-on aller jusqu'à un scénario transposant à la route les pratiques des pavillons de complaisance du transport maritime ?

- **Environnement et transport**

Faire la synthèse de toutes les études touchant aux liens entre environnement et transport est hors de propos, mais il serait opportun de réunir des informations sur le *bilan* des mesures prises en la matière. Des méthodes d'évaluation ont-elles été définies ? La démarche d'évaluation est-elle systématique ? Influence-t-elle la discussion sur l'évolution du système de transport ?

- **Travaux de prospective**

Les orientations de la politique des transports s'appuient nécessairement sur des projections à moyen et long terme des besoins et des services, ne serait-ce que pour tenir compte de la durée de réalisation des infrastructures. L'Observatoire recensera les travaux de prospective récemment menés dans les divers pays d'Europe, qu'ils aient été commandités par des organismes publics, des associations professionnelles ou émanent de travaux de chercheurs et aient pour thème l'évolution des trafics ou, en amont, la génération de la mobilité et, en aval, les changements dans l'offre des services.

Pour mieux être à même d'accomplir ce programme, l'Observatoire s'est renforcé de la venue d'un spécialiste suédois, M. Bertil Carstam, naguère dans l'administration suédoise et aujourd'hui consultant, qui suivra l'ensemble des pays nordiques. Pour tirer pleinement parti des contributions écrites des experts, dont *Transports/Europe* ne peut reprendre qu'une brève synthèse, des dossiers thématiques seront établis et consultables sur le site Internet du CNT.

Enfin, pour lancer une réflexion qui devrait émerger dans les temps à venir, la partie statistique de ce bulletin est consacrée au transport maritime, la face cachée du transport en Europe...

Michel Savy
directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE	
	Page
<i>Le mouvement de l'Europe</i>	1
<i>Le fret ferroviaire</i>	2
<i>Analyses statistiques :</i>	
<i>Le transport maritime de marchandises en Europe</i>	6

Le fret ferroviaire

Devant les perspectives de croissance générale du trafic et dans un souci de "mobilité durable", les pouvoirs publics communautaires et nationaux souhaitent généralement un développement du transport ferré de fret, quitte à préconiser à cette fin des méthodes d'action différentes. La croissance du fer passe par la résolution de nombreux problèmes touchant aussi bien l'organisation que la technique, la régulation du marché que l'augmentation des capacités physiques des réseaux.

Le cadre réglementaire de cette évolution est modifié avec l'adoption du "paquet ferroviaire" à l'issue d'une navette entre le Conseil et le Parlement européens, les directives 2000/12, 2000/13 et 2000/14 remplaçant les 91/440, 95/18 et 95/19. Les ministres sont tombés d'accord sur la mise en place d'un Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) mû par un régime mixte, associant concurrence et coopération entre les opérateurs, à l'horizon de 2007.

Quelle est l'évolution perceptible ici et là ? C'est la question que l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe a inscrite à son programme de travail 2000.

Le fret ferroviaire connaît en **Allemagne** une intense évolution. Le trafic absolu a baissé depuis les années 70 (sauf sur les trajets internationaux) et l'entreprise est à la recherche d'une stratégie nouvelle. Il s'agit à la fois de passer du transport pur à des prestations multimodales et logistiques et d'organiser un nouvel espace géographique pour l'offre et la demande de transport. Dans cette perspective, la vente par la DB de sa filiale Schenker, grand commissionnaire international, a peut-être été une erreur... Des alliances sont établies avec d'autres réseaux ferroviaires et des logisticiens. Pour préserver la rentabilité, le transport par wagons isolés est en chute, le trafic se concentre sur les axes principaux.

En termes d'organisation, la volonté politique est de mettre en cause le monopole de la DB, en séparant l'infrastructure de l'exploitation et en ouvrant l'accès au réseau à la concurrence. L'objectif est de doubler le trafic de fret à l'horizon 2015 et prend en compte les conséquences de l'élargissement de l'Union européenne vers l'Est. Un débat est ouvert sur le financement des infrastructures à venir, dont le montant est considérable. Le ministère des transports envisage une prise en charge par l'État, alimentée par la mise en vente des licences du téléphone UMTS, et non par DB Netz : ce serait l'adoption du modèle suédois de financement par les impôts et non par les recettes du péage.

Les principaux marchés du fer sont la desserte des ports (Brême et Hambourg utilisent davantage le fer qu'Anvers et Rotterdam), les liaisons transalpines, les "trains logistiques" de l'industrie automobile, etc. L'entrée sur le marché d'opérateurs privés de fret ferroviaire (et notamment de BASF) est souvent évoquée. Leur trafic ne représente pour l'heure que 4 % du total.

Après avoir préféré élargir directement son propre périmètre avec l'absorption du fret des chemins de fer néerlandais et danois dans Railion, la DB se dit aujourd'hui plutôt favorable à des coopérations. Elle pourrait s'allier à la SNCF

pour entrer dans la gestion des chemins de fer polonais (PKP) et la même alliance a été évoquée pour la reprise du fret britannique d'EWS (mais aucune décision n'est prise). Les échanges de fret ferroviaire entre la France et l'Allemagne sont particulièrement faibles. L'idée de fusion des activités a été lancée. Elle semble politiquement irréaliste, en revanche des structures communes de gestion sont à l'étude.

En **Autriche**, le trafic de fret ferroviaire a progressé sensiblement ces quinze dernières années, passant de 10 milliards de t.km en 1983 à 15 milliards en 1997. La part du ferroviaire dans l'ensemble du trafic de fret terrestre diminue cependant, mais reste très importante et représente plus de 35%.

La politique des transports très favorable à la protection de l'environnement encourage les investissements dans le domaine ferroviaire, qui augmentent alors que les investissements routiers diminuent.

En 1992, les chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont été transformés en société anonyme détenue à 100% par l'État et une séparation comptable entre le secteur de l'infrastructure (relevant de l'État) et celui de l'exploitation (dépendant de l'ÖBB) a été établie. Plusieurs entreprises distinctes de l'ÖBB ont été créées pour le développement des infrastructures : Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (EH-AG) constituée en 1989 pour planifier et construire le réseau ferroviaire, Brenner-Eisenbahngesellschaft mbH constituée en 1995 pour promouvoir un corridor ferroviaire majeur traversant les Alpes de Munich à Vérone, Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (SIF) créée en 1996 pour financer toutes les infrastructures ferroviaires du pays. Actuellement, toutes les infrastructures importantes sont propriété de l'État. L'ÖBB et tous les opérateurs doivent payer une redevance au Ministère des transports, de l'innovation et de la technologie. Cette redevance est transférée directement à la SIF.

La première mesure de libéralisation du rail est intervenue en août 1999 avec la transposition des directives de l'Union européenne. La Commission autrichienne des chemins de fer a été établie début 2000 en vue d'accorder les licences à d'autres opérateurs. Seuls trois petits opérateurs privés interviennent actuellement mais les principaux opérateurs étrangers sont intéressés par le réseau autrichien.

En **Belgique**, le trafic du rail représente environ 15 % du trafic total et est lié pour moitié à l'activité du port d'Anvers. La congestion des réseaux, routier comme ferré, a appelé un plan d'investissement de 12 G€ pour les 12 ans à venir. Sont prévus une deuxième desserte ferrée d'Anvers, un RER à Bruxelles, la desserte de l'aéroport de Zaventem par le TGV, le renforcement des liens entre Namur et Arthus pour le fret ainsi qu'une amélioration de la ligne vers le Luxembourg. Ces questions ont une dimension régionale, elles sont politiquement sensibles et ont avivé les divisions à l'intérieur même du gouvernement.

L'organisation de la SNCB est également en débat. Les libéraux flamands demandaient sa privatisation, les syndicats ont été exclus du Conseil d'administration mais on a créé un Conseil stratégique où ils siègent en compagnie de représentants des trois régions. Aucune filialisation n'est prévue,

pas même pour ABX, la division fret et logistique qui est devenue un des grands opérateurs européens. Le commissaire du gouvernement demande un contrôle plus précis des financements, tandis que le ministère fédéral table sur une croissance du trafic ferroviaire de voyageurs de 50 % dans les 10 ans à venir.

Le fer n'assure qu'une part limitée du fret en **Espagne** (de l'ordre du 10 % du total, hors oléoducs et cabotage maritime). En 1992, la RENFE a été divisée en unités d'affaires dotées de comptabilités séparées, parmi lesquelles celles en charge des colis, du transport combiné (en croissance rapide) et du fret traditionnel. En 1996, l'unité en charge des colis a été supprimée tandis que, pour le fret traditionnel, le trafic de trains complets a écarté celui de wagons isolés.

Plutôt que des alliances avec d'autres réseaux, la RENFE cherche des alliances avec de grands chargeurs pour constituer des filiales logistiques communes traitant des produits sidérurgiques, pétroliers, des automobiles, des produits de la grande distribution. Elle cherche aussi à s'associer à des opérateurs de terminaux portuaires pour le traitement des conteneurs.

Pour améliorer l'interopérabilité, la société Talgo a adapté son système d'essieu à écartement variable aux wagons de fret. La commercialisation de ce procédé ne devrait pas tarder.

Enfin, la libéralisation du marché du fret ferroviaire est à l'ordre du jour. Elle est en principe prévue pour 2003.

La **France** constitue le deuxième marché ferroviaire d'Europe occidentale. L'année 2000 a été marquée par une vive croissance du trafic de fret (+ 6%). Après bien des années de déclin ou de stagnation, la reprise s'est amorcée en 1993 mais elle bute aujourd'hui sur la saturation des moyens (en particulier le manque de sillons), tandis que la route a aussi des problèmes de croissance avec le renchérissement du gazole, la réduction de la durée du travail, la pénurie de candidats à l'embauche.

Les trafics ferroviaires promis à se développer sont les transports internationaux, qui représentent déjà la moitié du total, et le transport combiné (un quart du total). Ce dernier, après une décennie de croissance satisfaisante, stagne maintenant, notamment du fait d'une qualité de service insuffisante en termes de fiabilité. Il est soutenu par l'État, sous forme d'une subvention globale versée à l'entreprise ferroviaire et non aux opérateurs de transport combiné.

La SNCF s'est dégagée de son service de messagerie, le SERNAM, déficitaire depuis de nombreuses années, qui a été filialisé et repris par le groupe Géodis. Le réseau d'acheminement du fret a été restructuré. Il compte désormais 19 centres desservis par des trains d'axe et trois points nodaux (en Ile de France, à Metz et à Lyon). La massification des trafics s'accompagne du déclin du trafic de wagons isolés. Les gros clients de la SNCF se plaignent de la mauvaise qualité du service (55 % des wagons arrivent à l'heure) et réclament une autonomisation de son activité de fret, mais une telle réforme a été repoussée lors du récent conflit social dans l'entreprise.

L'augmentation du trafic ferroviaire, dont le gouvernement a fait une priorité de sa politique des transports (avec un

doublément du fret en 10 ans et, pour ce qui concerne le transport combiné, un triplement), passe par un renforcement des moyens, outre les réformes des méthodes d'exploitation. Il convient de traiter les goulots d'étranglement d'Ile de France, Lyon, Nîmes, Montpellier, etc. Une autre contribution à ce problème est la recherche d'itinéraires principalement dédiés au fret alternatifs aux axes mixtes les plus saturés. Il faut aussi augmenter et renouveler le matériel roulant. Une importante commande de locomotives spécifiques au fret (et non polyvalentes, comme le voulait la doctrine antérieure) a été lancée.

Les défis sont donc nombreux, pour tous les acteurs du système, et à diverses échéances :

- pour l'État, se pose à la fois la question du financement des infrastructures (le franchissement des Alpes notamment) et celle de la localisation des investissements (faut-il tout concentrer sur l'axe Nord-Sud entre le Bénélux et la Méditerranée ?) ;
- en 2002, la décentralisation de la politique du transport régional de voyageurs entraînera une demande supplémentaire de circulations, restreignant d'autant les sillons pour le fret ;
- RFF, le gestionnaire d'infrastructure, doit à court terme gérer au mieux les sillons à capacité constante, à moyen terme rechercher des possibilités de délestage, à long terme réaliser les infrastructures nouvelles nécessaires ;
- la SNCF va encore manquer de moyens (elle achète de la traction aux réseaux voisins) en attendant l'arrivée de nouvelles locomotives dont certaines, à traction diesel, pourront emprunter un réseau dédié au fret. Elle équipe une part de son matériel de GPS pour assurer une meilleure traçabilité. Une refonte du plan de transport est prévue pour 2003 avec des arbitrages assurant un meilleur équilibre du trafic de voyageurs et de fret (et non la priorité systématique de l'un sur l'autre). L'entreprise établit des contrats d'un type nouveau avec les clients du transport combiné, qui s'engagent à augmenter leur trafic si la régularité des prestations s'améliore. Attentive à son expansion internationale, elle essaie de conclure des alliances et d'élargir sa compétence à la logistique.

Pour autant, tous les débats ne sont pas tranchés (la constitution d'une activité de fret spécifique, la faisabilité économique d'un réseau spécialisé, le financement des nouvelles capacités, etc.).

En **Grèce**, le fer ne joue qu'un rôle marginal dans l'acheminement des marchandises (de l'ordre de 2 % du total). Cet état de fait résulte d'une priorité longtemps donnée au développement de la route, de la configuration géographique du pays (le seul corridor approprié relie Salonique, Athènes et Patras), de la guerre de Yougoslavie qui a détourné un trafic important vers l'axe adriatique. En matière de fret, les chemins de fer comptent aujourd'hui environ 60 clients. Ils vont bientôt mettre en place une filiale dédiée à cette activité.

A l'avenir, les financements communautaires (les fonds de cohésion entrant dans le "cadre de support") devraient toucher beaucoup de travaux ferroviaires, en particulier pour

mieux relier les ports à la ligne principale et moderniser les principales lignes existantes (par exemple Patras-Athènes-Thessalonique). Un autre projet important est la ligne express reliant le nouvel aéroport d'Athènes.

Mais c'est le cabotage maritime qui semble avoir les meilleures perspectives de croissance pour le transport de marchandises. Peut-on envisager une collaboration de ces deux techniques sur les liaisons propices ? Des accords de collaboration avec les autorités portuaires ont été établis. Les armateurs grecs sont très présents en Adriatique, ils entrent sur le marché intérieur italien, desservent la Turquie, mettent en service des navires rapides.

En **Italie**, le fer est principalement consacré aux échanges internationaux avec les pays situés au Nord des Alpes.

L'année 2000 a été marquée par la libéralisation du marché (la loi du 10 mai 2000 réglant l'accès au réseau, la sécurité, l'attribution des sillons, les péages). Sept compagnies privées ont obtenu une licence d'entreprise ferroviaire (par exemple, Rail Traktion).

Les FS, qui sont désormais titulaires d'une licence comme les autres, se réorganisent à l'occasion de la négociation de leur contrat de concession avec l'État. Sous la couverture d'une holding relevant du Ministère du trésor, l'infrastructure constitue une entité à part entière chargée de gérer les sillons, les péages, la sécurité. L'exploitation, de son côté, est divisée entre les trois divisions du trafic de voyageurs à longue distance, du trafic régional et du fret.

La division du fret, Tren Italian Cargo, contrôle Italcontainer et est présente dans Cemmat. La commission antitrust l'a condamnée pour ses pratiques favorisant Italcontainer au détriment des autres opérateurs. Les relations sont difficiles avec la Cemmat, le premier client (22 % du chiffre d'affaires) avec des discussions qui portent sur les prix de traction, sur la location des wagons, la location des terminaux. Cemmat a dû rendre plusieurs terminaux, points clés de son dispositif, à la division Infrastructure des FS.

Les questions d'organisation ne sont pas tranchées. Faut-il une entité de fret unique ? des cellules correspondant aux grandes filières clientes ? disposer de moyens affectés ?

La question du chemin de fer est étroitement liée à celle des ports. Le port tout récent de Gioia Tauro est déjà saturé, avec un trafic de 2,8 MTEU par an. Plusieurs armements se reportent à Taranto, tandis que Brindisi se tourne vers la desserte de la Turquie. Le Sud de l'Italie regrouperait ainsi trois "gateways" européens, concurrents des ports du Northern Range.

Aux **Pays-Bas**, le fer n'assure que 2 % du trafic de fret total, exclusivement pour des flux internationaux. Mais le transport fluvial est très important, avec le transport routier, y compris pour l'acheminement de conteneurs et de produits élaborés.

Des études de marché ont montré que, pour le transport intérieur de poste, de colis, de fleurs, le fer est mal placé du fait de sa difficulté à assurer une liaison de bout en bout. Pour les industries agro-alimentaires et chimiques, la diminution de la taille des lots lui est également défavorable. En revanche, les perspectives sont encourageantes pour le transport de conteneurs dans des chaînes intermodales ali-

mentant des centres de distribution. Pour le transport international, le fer peut jouer un rôle pour l'acheminement de produits chimiques fins, de fleurs, de messagerie dans des organisations flexibles et bien interconnectées (à la manière des "vols camionnés" du fret aérien). Il peut aussi augmenter son trafic intermodal en reliant le port de Rotterdam à la Suisse, aux PECO, à l'Italie.

La politique néerlandaise soutient clairement la croissance du fer, au nom de la mobilité durable et sous la menace que la congestion routière fait peser sur la vocation logistique du pays. La construction de la Betuwe Lijn est en cours, c'est un investissement très lourd. En matière d'organisation, le gouvernement penche pour une libéralisation du marché du fret ferroviaire.

Au **Portugal**, l'actualité a été marquée par la démission du Ministre des transports à la suite de l'effondrement d'un pont qui a fait quelque 60 morts. Une réorganisation a été envisagée, centrée sur la prise en compte des besoins des usagers, mais rien n'est tranché. Pour l'heure, les investissements vont vers les infrastructures, pour remédier au mauvais état du réseau que cet accident a révélé.

Les chemins de fer ont été scindés en plusieurs entités : l'infrastructure, l'exploitation et l'organisme régulateur. Au sein de l'exploitation, on distingue les grandes lignes, le transport suburbain de Lisbonne (où intervient aussi un opérateur privé), celui de Porto et le fret.

Le trafic de fret consiste pour l'essentiel en trains complets de produits pondéreux, les conteneurs n'y tiennent qu'une place négligeable (6 % du total).

En termes politiques, les questions clés sont la fiscalité favorable au transport routier de marchandises, l'application laxiste de la réglementation, l'amélioration du réseau autoroutier : autant de freins à la compétitivité du fer. Le chemin de fer est aussi en concurrence avec le transport maritime, alors que le système portuaire est en fort développement (le port de Singapour intervient dans la gestion de celui de Sines).

Au **Royaume-Uni**, la part du fret ferroviaire dans l'ensemble du fret terrestre n'a cessé de régresser jusqu'à la privatisation du rail, tombant de 18 % en 1965 à 6% en 1995. Depuis 1996 on observe une certaine croissance du volume (+ 30 % de t.km entre 1995 et 1999) et de la part de marché, revenue à 7 %.

Le nouveau système ferroviaire comprend différentes instances privées et publiques avec notamment Railtrack, le Rail Regulator, les Freight Operating Companies et la Strategic Rail Authority.

Railtrack, privatisé en 1996, est propriétaire de l'infrastructure ferroviaire et en assure la gestion. Il prend en charge les investissements de maintenance et de renouvellement des voies et intervient dans l'organisation de la circulation (vente des sillons et régulation du trafic). Beaucoup de critiques ont été faites à Railtrack. L'insuffisance du niveau d'investissement, en particulier pour le fret dont le réseau est saturé, est fortement dénoncée.

Le Rail Regulator est l'instance publique qui fixe les redevances et les conditions d'accès aux infrastructures. Il joue un rôle d'arbitre entre Railtrack et les opérateurs de fret.

Au départ, le Rail Regulator avait une position assez libérale, laissant Railtrack négocier avec chaque opérateur les propositions de tarification. Son intervention se limitait à fixer des fourchettes de prix. En juin 1997, après le changement de gouvernement, on a pu observer une inflexion plus favorable à la promotion du fret ferroviaire. Le Rail Regulator a modifié les conditions d'octroi des licences des FOC (Freight Operating Companies). Depuis 1999, son intervention s'est renforcée contre l'abus de monopole de Railtrack, pour promouvoir la concurrence entre les opérateurs, améliorer la transparence et développer le marché du fret. Un nouveau régime de redevances devrait entrer en vigueur courant 2001.

Il existe deux grands opérateurs de fret : EWS (English, Welsh and Scottish), qui assure 90% du trafic de fret, et Freightliner Ltd. Quant à DRS (Direct Rail Services), filiale de British Nuclear Fuels Ltd, c'est également un opérateur spécialisé dans le transport de produits nucléaires. De nouveaux entrants sont susceptibles de proposer leurs services. EWS (aujourd'hui détenue par l'américain Wisconsin et qui serait à vendre) et Freightliner ont obtenu un résultat positif de 630 millions de FF pour un chiffre d'affaires de 5710 millions de FF en 1998-1999. EWS achemine les matériaux lourds, les produits pétrochimiques et les lettres et colis du Post Office. Freightliner est actif dans le transport combiné et assure la liaison des conteneurs entre les ports maritimes et les terminaux terrestres. Ces deux compagnies font de gros efforts de diversification et cherchent à améliorer leur productivité par la modernisation de leur matériel.

La Strategic Rail Authority (SRA) n'existe juridiquement que depuis février 2001 et a pour rôle d'encadrer et de surveiller l'ensemble des acteurs ferroviaires. La SRA a reçu de nouvelles compétences dans le domaine du fret. Elle accorde désormais les subventions, attribuées précédemment par le Ministère des transports, en privilégiant les critères d'environnement, de sécurité et d'intégration.

En **Suède**, les chemins de fer SJ sont depuis le 1^{er} janvier 2001 organisés en 2 entités séparées, appartenant à l'État et en charge respectivement du trafic de voyageurs ("SJ", mais 30 % de ce marché est assuré par des opérateurs privés) et du fret ("Green Cargo", tandis que des opérateurs privés assurent 15 % du trafic avec leurs propres moyens). D'autres entités publiques ont été créées pour la maintenance des équipements, pour les bâtiments et les services informatiques. Quant à l'infrastructure, elle a été automatisée il y a dix ans et confiée au Net, également propriété de l'Etat.

Green Cargo connaît un léger déficit et vise à améliorer la qualité logistique pour gagner des clients. Forts de leurs "droits du grand-père" sur les sillons, les SJ ont encore le monopole du trafic à grande échelle. Un projet de loi, longtemps attendu, couvrant à la fois l'infrastructure routière et ferroviaire devrait être présenté à l'automne 2001. La délégation du transport de marchandises présentera prochainement son rapport sur la politique et la stratégie du transport de marchandises.

En **Suisse**, la part du fer dans le trafic total diminue depuis 20 ans mais demeure de l'ordre de 37 %, en termes de tkm.

Le premier marché du fer est le trafic transalpin, où sa part est de 43 %. Cette activité est fortement soutenue par les pouvoirs publics, avec une subvention à l'exploitation de 170 MFS par an versée directement aux opérateurs.

Plusieurs évolutions et restructurations sont en perspective :

- Bâle pourrait devenir un des principaux hubs ferroviaires européens, avec un raccourcissement sensible des temps de parcours entre le Nord et le Sud de l'Europe, et suscite un vif intérêt des investisseurs privés. CFF Cargo, qui s'est dégagé du transport routier, renforce sa présence au sein d'une alliance établie avec le Hafengutverkehr de Cologne et Hupac.
- Cette dernière entreprise se renforce en Italie (en augmentant ses capacités à Busto et en élevant sa participation dans la CEMAT, aujourd'hui de 33 %). Elle souhaite devenir entreprise ferroviaire en Allemagne et en Italie, et étudie le marché des conteneurs avec Hapag Lloyd.
- En revanche, au Sud du pays, l'alliance CSI entre les CFF suisses et les FS italiennes est en panne depuis 2000. On va chercher à unifier le marché, sous l'angle commercial, avant d'unifier les compagnies.
- Les CFF sont intéressés par le marché britannique et s'allient avec John Laing pour s'y établir.
- BLS Cargo cherche des partenaires européens pour le trafic transalpin à travers le tunnel du Lötschberg et se rapproche de la DB.
- En matière de transport combiné, l'offre de route roulante sera améliorée par l'augmentation de gabarit du Simplon, tandis que Cargo Rail, qui relève des CFF, cherche à élargir le marché intérieur helvétique.

La part remarquable du fer dans le transport de fret suisse tient aussi à l'importance maintenue du trafic de wagons isolés, avec un grand nombre d'embranchements de particuliers qui permettent une desserte fine. L'attitude de certains chargeurs, comme le distributeur Migros qui affiche ses choix pour le respect de l'environnement, est également un facteur favorable. Dans le même temps, l'ouverture du réseau routier aux camions de 40 t est effective depuis le début de l'année mais soumise à des quotas, conformément aux accords bilatéraux (300 000 véhicules par an au maximum).

*

L'OPSTE avait déjà eu connaissance d'une étude intitulée *Les chemins de fer d'Europe occidentale : situation comparée et perspectives*, dont la synthèse est disponible sur le site Internet du CNT (cf. *Transport/Europe* n°1). La lecture des éléments ici réunis poursuit la réflexion et montre la grande hétérogénéité des situations et des dynamiques à l'œuvre : la disposition d'un véritable réseau transeuropéen est un objectif à long terme...

Bibliographie

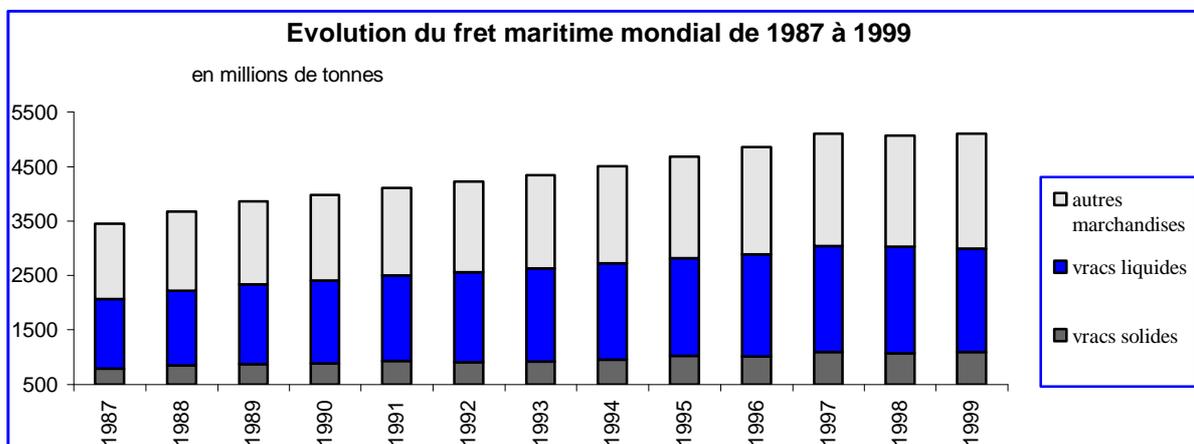
Le numéro n° 432 (mars 2001) de la revue *Après-demain* est consacré aux transports et a sollicité plusieurs membres du CNT, à commencer par son président, pour éclairer des questions essentielles : croissance économique et transport, professions, congestion, environnement, sécurité, France/Europe, objectifs et moyens.

Administration de la revue : BP 458-07 - 75327 Paris cedex 07

Analyses statistiques

Le transport maritime de marchandises en Europe

Trafic maritime mondial de marchandises et part de l'Europe



Source : Fearnleys review/CCAF

Le trafic maritime mondial de marchandises a augmenté de 47 % entre 1987 et 1999. Il est estimé, en 1999, à 5,1 milliards de tonnes. La progression annuelle, régulière jusqu'en 1997, stagne les deux dernières années.

Le trafic total des principaux ports européens (entrées et sorties par port renseigné) est estimé par la DTMPL à

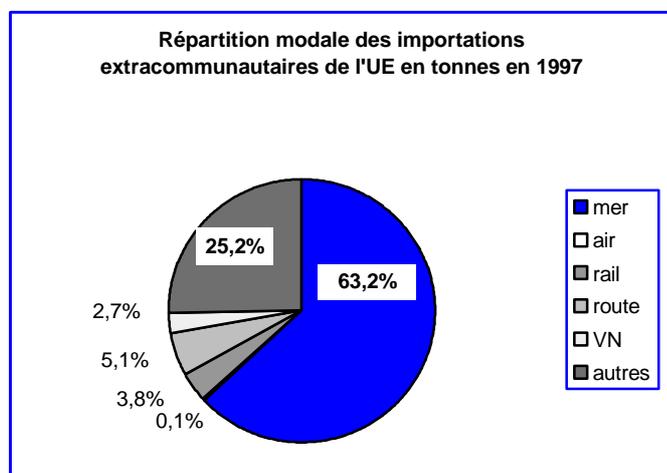
1,43 milliard de tonnes en 1999. L'Europe engendre ainsi environ un tiers du trafic maritime mondial.

Le trafic des ports de la façade maritime nord représente 63 % du trafic total européen. Les façades atlantique et méditerranéenne représentant respectivement 10 % et 27 %.

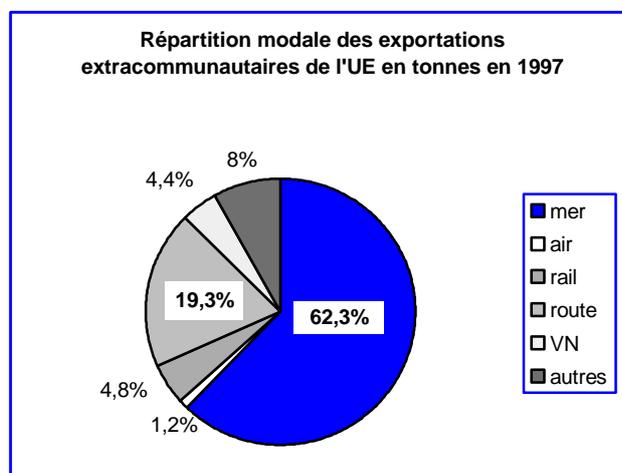
Les échanges extracommunautaires de l'UE

La part du transport maritime dans les échanges extracommunautaires de l'UE est de 63 % des imports et 62 % des exports en tonnage, de 40 % des imports et 41 % des exports en valeur. Le rôle de la mer dans les relations entre l'UE et le

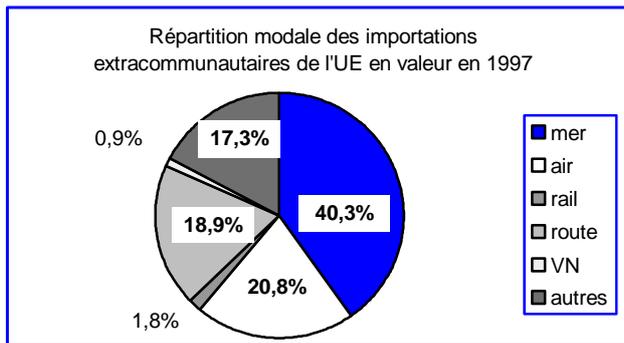
reste du monde est donc essentiel. Il porte sur des produits de faible valeur moyenne pour les importations (317 €/t), et sur des produits plus élaborés pour les exportations (1066 €/t).



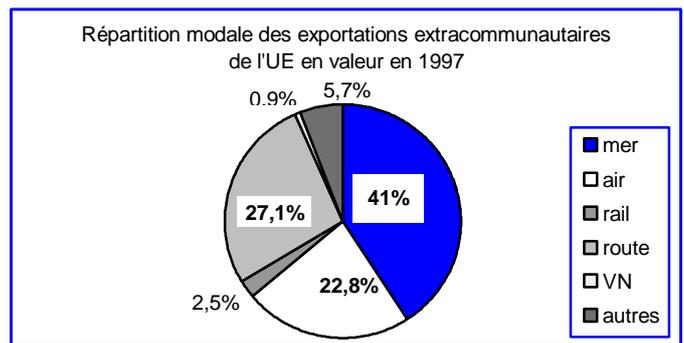
Source : Eurostat base comext/CCAF



Source : Eurostat - base comext/CCAF



Source : Eurostat - base comext/CCAF

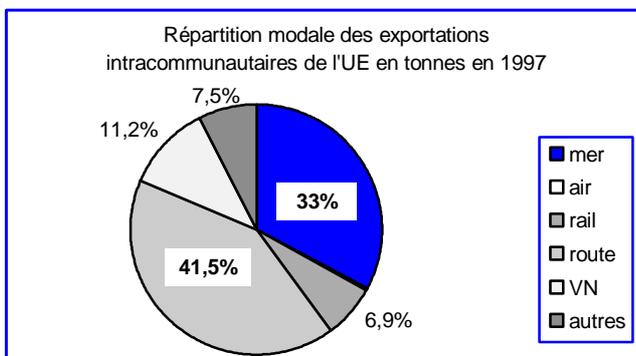


Source : Eurostat - base comext/CCAF

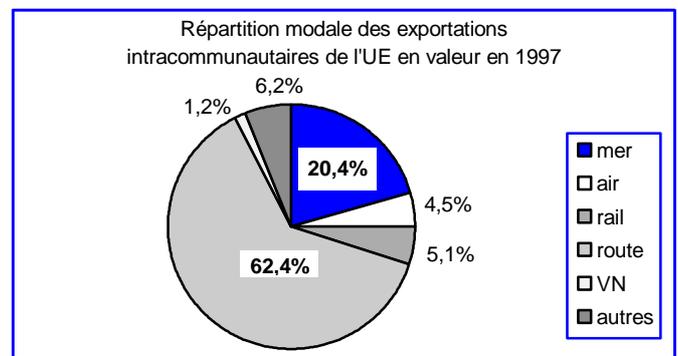
Les échanges intracommunautaires de l'UE

A l'intérieur de l'Europe, le transport maritime joue également un rôle important : la route assure 41 % du tonnage

des exports intracommunautaires, la mer 33 %. En valeur, le trafic maritime intracommunautaire représente 20 % du total.



Source : Eurostat - base comext/CCAF



Source : Eurostat - base comext/CCAF

La France ne se distingue guère de ses partenaires européens : la mer assure 77 % des importations extracommunautaires

en tonnes et 27 % des importations intracommunautaires.

Les grands ports européens

Les 10 premiers ports européens, selon l'enquête de la DTMPL, assurent un trafic de 900 millions de tonnes sur un total de 1430 millions pour l'ensemble de l'UE, soit 63 % du total. La concentration portuaire s'accroît avec

la réduction du nombre de touches de navires de ligne régulière de conteneurs et avec la recherche de productivité dans les terminaux vraciers.

La spécialisation varie sensiblement d'un port à l'autre.

Trafic total et répartition par mode de conditionnement des principaux ports européens en 1999

En millions de tonnes ou en %	Trafic total (M tonnes)	% vrac liquide	% vrac solide	% conteneurs	% autres diverses
Rotterdam	303	46	26	22	6
Anvers	116	25	23	34	18
Marseille	90	70	15	6	9
Hambourg	81	nd	nd	49	5
Le Havre	64	66	9	16	10
Amsterdam	56	18	70	1	10
Londres	52	43	34	9	14
Gênes	46	38	20	20	21
Trieste	45	77	8	5	11
Algésiras	42	41	6	45	8

Source : Journal de la marine marchande - décembre 2000

Rotterdam, le premier port européen, associe trafic de vrac et trafic de conteneurs. Marseille, Le Havre, Trieste sont majoritairement des ports pétroliers. Hambourg, Anvers, Algeiras sont plus spécialisés dans le trafic de marchandises générales.

Le trafic de conteneurs, qui porte sur des produits de plus

forte valeur, représente un enjeu particulier : les « main ports » concentrent le trafic intercontinental, relayé par un trafic local, le « feeder », vers les ports secondaires. Aux grands ports polyvalents de Rotterdam, Hambourg et Anvers, s'ajoutent des ports spécialisés comme Gioia Tauro, Brême, Felixstowe, Algeiras.

Trafic conteneurisé eu Europe de 1997 à 1999 en équivalent 20 pieds

En millions d'EVP	1997	1998	1999
Rotterdam	5,53	6,01	6,34
Hambourg	3,35	3,57	3,75
Anvers	2,97	3,27	3,61
Gioia Tauro	1,45	2,13	2,25
Brême	1,7	1,81	2,2
Felixstowe	1,6	1,71	1,88
Algeiras	1,54	1,83	1,83
Londres	1,19	1,33	1,46
Le Havre	1,19	1,32	1,38
Dublin	1,1	1,19	1,24
Barcelone	0,97	1,1	1,24
Gênes	1,18	1,27	1,23
Valence	0,83	1,01	1,12
Le Pirée	0,68	0,93	0,97
Southampton	0,89	0,85	0,92

Source : *Lloyd's Register of shipping / CCAF*

Les armements européens

Les armements européens comptent parmi les premiers dans le monde pour le transport de conteneurs : le danois Maersk a absorbé Sealand et est désormais le premier mondial, suivi du britannico-néerlandais P&O Nedlloyd. Le troisième, Evergreen, est chinois (Taiwan), le quatrième Hanjin/Senator coréen et le cinquième, Mediterranean Shipping Co, européen (Suisse).

*

Souvent sous estimé voire ignoré dans les présentations statistiques et les analyses de transport en Europe, le transport maritime devrait voir son rôle augmenter dans les années à venir.

Le cabotage intra européen apparaît en effet comme une solution alternative, économique et respectueuse de l'environnement, à d'importants trafics terrestres, susceptible d'être mise en œuvre sans investissements lourds en infrastructures nouvelles. Le cabotage est donc au cœur des politiques de transport en Europe.

Christine Aubriot
Chargée de mission au CNT

Pour en savoir plus : « *Cahier statistique maritime* » du Comité Central des Armateurs de France - Edition 1999 et 2000 » - « *Journal de la Marine Marchande et du transport multimodal* » n° 4.228 décembre 2000 - « *Statistiques 1999* » de la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral.

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

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