

Questions clefs pour le transport en Europe

sous la direction de Michel Savy
préface d'Alain Gille

avec les contributions de : Antoine Beyer, Sergio Bologna, Jean-Claude Boual, Jan Burnewicz, June Burnham, Bertil Carstam, Delphine Chabalier, Tristan Chevroulet, Christophe Deblanc, Rafael Giménez Capdevila, Catharina Horn, Séraphin Kapros, Veselina Nikitsenka, Patrice Salini, Michel Savy.

Huit années après sa création, l'OPSTE a voulu marquer une étape de son fonctionnement en faisant la synthèse de sa réflexion sur quelques points fondamentaux du système de transport en Europe.

Au lieu de partager le travail selon la manière habituelle, chaque expert traitant du pays dont il est originaire et dont il a la charge dans le bulletin *Transports/Europe*, la répartition s'est faite de manière thématique, chacun traitant d'un domaine qui l'intéresse particulièrement et pour l'ensemble de l'Europe. Cette manière de redistribuer les rôles a relancé la production du réseau, selon une vision plus problématique et plus dynamique des questions abordées.

Si l'Europe des transports est un chantier inabouti, il n'est en effet plus possible de comprendre le système de transport de voyageurs et de marchandises en restant dans un cadre national. Les flux et les entreprises s'internationalisent, de même que les politiques publiques avec le poids croissant des règles communautaires. Pour autant, il y a un ministre des transports dans tous les gouvernements : le transport est toujours à la charnière de l'économie et de la politique.

Les sujets abordés dans *Questions clefs pour le transport en Europe* couvrent les transports routiers, les transports ferrés, les aéroports, la logistique, le transport intermodal. Ils traitent aussi de questions plus politiques telles que les rôles respectifs de l'État et du marché, le service public, l'élargissement de l'Union européenne et enfin de préoccupations nouvelles mais cruciales comme la sécurité et l'environnement.

Une synthèse transversale, une note méthodologique sur la comparaison des systèmes nationaux (*benchmarking*) et une présentation du développement de la politique commune des transports de l'Union européenne complètent cet ouvrage de réfé-

rence, à destination des responsables administratifs ou professionnels, des étudiants et plus largement des citoyens.

Michel Savy,
Directeur de l'OPSTE

Questions clefs pour le transport en Europe est publié par la Documentation Française et peut être commandé directement sur son site : www.ladocumentationfrancaise.fr

SOMMAIRE

	Page
<i>Editorial</i>	1
<i>Événements marquants</i>	1
<i>Analyses statistiques : le transport de marchandises par voies navigables en Europe</i>	7

Événements marquants

● Le débat en **Allemagne** sur la privatisation de l'entreprise ferroviaire historique, la DB, se poursuit. Une loi de juillet 2007 prévoit une privatisation partielle laissant à l'État la majorité des actions d'une structure holding regroupant les activités de voyage, de fret et de logistique. Il reste encore à convaincre les syndicats, notamment pour ce qui est de la pérennité des emplois. Le ministère des transports a annoncé son accord pour un plan d'investissement de 2,5 milliards d'euros par an sur 15 ans pour améliorer le réseau, les Länder concentrant leurs efforts sur l'organisation des transports régionaux et non sur l'infrastructure.

Une étude prospective, *Fret 2030*, prévoit une augmentation soutenue du trafic ferré, avec un tonnage domestique stagnant mais une augmentation des distances de transport et une augmentation du transport international et du transit. Le partage modal resterait toutefois relativement stable. À un horizon plus long encore, 2050, une augmentation de la part du rail est envisagée.

Le marché postal est entièrement ouvert à la

concurrence depuis janvier 2008, y compris pour les lettres d'un poids inférieur à 50 g. On compte déjà 1 000 entreprises distribuant du courrier, jusqu'à un poids de 1 kg par envoi, la plupart sont évidemment locales. Elles ont embauché quelque 40 000 personnes en 2007 ! Mais ce nouveau marché est aujourd'hui dominé par trois acteurs majeurs : TNT, PIN et Hermès Logistik. Une convention collective couvrant l'ensemble de la branche a été établie, avec le soutien de la Deutsche Post, pour préserver le niveau de rémunération de tous les salariés malgré la libéralisation. Certains opérateurs, versant des salaires inférieurs à ceux de la poste, ont réduit leur activité.

Quant au transport aérien, Lufthansa veut regrouper l'ensemble de ses filiales *low cost* pour faire face à la concurrence d'Air Berlin qui a regroupé plusieurs transporteurs spécialisés dans les *charters* et le *low cost* en une nouvelle entité.

Enfin, l'utilisation du vélo fait l'objet d'un plan national à échéance de 2012, avec un budget réservé au développement des pistes cyclables.

● En **Belgique**, malgré les divergences politiques qui opposent souvent les diverses communautés, quelques accords ont été trouvés, mais qui sont parfois des accords pour régionaliser les problèmes, c'est-à-dire les traiter de manière séparée. L'un concerne, pour les trois régions, un dispositif de tarification des infrastructures routières (plus précisément, du réseau d'autoroutes) en fonction de leur usage, reposant sur la technologie GPS et tenant compte de l'heure du trajet, du caractère plus ou moins polluant du véhicule, etc. On compte qu'il pourrait être opérationnel en 2011 pour les poids lourds.

Par ailleurs, le système routier et fluvial est déjà régionalisé quant à la construction et l'entretien des ouvrages, mais pas quant à leur usage. La réglementation routière va être aussi régionalisée, y compris pour ce qui concerne les amendes, mais pas sur les autoroutes qui resteraient de compétence fédérale...

L'ouverture du marché ferroviaire commence à faire effet puisque la SNCB a désormais plusieurs concurrents : opérateurs historiques d'autres pays (parmi lesquels la SNCF et EWS) ou nouveaux entrants (DLC, Rail4Chem, ERS, CFL, Veolia, etc.). La question de la régionalisation du chemin de fer, une des rares institutions fédérales encore en place, est toujours débattue, en particulier pour

ce qui touche le financement des nouveaux projets. La région flamande a de gros besoins d'investissement, notamment autour d'Anvers où l'expansion du port et les nouveaux docks appellent une desserte terrestre efficace, évitant la congestion. Une des contraintes financières discutées est l'accord ancien permettant à la Flandre de recevoir 60 % des investissements nationaux et la Wallonie 40 %.

La technique routière des "Eco-combi" (des ensembles routiers constitués d'un camion suivi de deux remorques, d'une longueur totale de 25,25 m) est expérimentée aux Pays-Bas et en Allemagne. Certains milieux économiques militent pour que l'expérience se mène aussi en Belgique, mais d'autres cercles y opposent des inquiétudes touchant la sécurité, l'adaptation du réseau et les effets négatifs sur les modes moins polluants que sont le fer et la voie d'eau, dont le marché serait ainsi concurrencé de manière plus dure encore. Cette controverse n'a débouché à ce jour sur aucune décision.

Les investissements envisagés sur la liaison fluviale Seine - Nord Europe permettraient de porter le gabarit de la Lys à 4 400 t (contre 1 350 aujourd'hui) et de joindre les ports de Zeebrugge, Gand et Anvers. En région wallonne, le gabarit passerait à 2 200 t entre Namur et la frontière française en élargissant le canal actuel. Dans ce projet, les terminaux (lieux de transbordement et éventuellement d'opérations logistiques additionnelles) reçoivent une attention particulière.

Dans ce contexte, le trafic ferroviaire a connu une croissance non négligeable en 2007, de l'ordre de 3 % en termes de tonnes-kilomètres pour le fret, tandis que le trafic fluvial stagne depuis 2005. Le cabotage maritime (*short sea shipping*) assure 44 % du trafic du port d'Anvers, 65 % à Zeebrugge, 99 % à Ostende et 49 % à Gand. Pour la desserte terrestre des conteneurs, la voie d'eau achemine 33 % du trafic du port d'Anvers, le rail 10 % (en attendant les investissements envisagés) et la route 57 %.

● La construction du réseau de trains à grande vitesse se poursuit en **Espagne**. La ligne entre Madrid et Barcelone s'est achevée en février 2008 après divers incidents de chantier qui ont suscité de grands émois en Catalogne en raison des répercussions sur les lignes classiques.

La construction du second terminal de l'aéroport de Barcelone est elle aussi en retard, pour un bâtiment qui aura une longueur de plus d'un kilomètre.

tre. Mais la question qui se pose ici est plutôt celle de la gestion de l'aéroport. Celle-ci relève, comme dans toute l'Espagne, d'un organisme central, mais la situation devrait changer avec l'application des réformes des statuts des Communautés autonomes. L'enjeu est le rôle de l'aéroport de Barcelone dans le contexte européen, compte tenu du mouvement général de polarisation du trafic autour de quelques *hubs* (thème auquel l'Observatoire a naguère consacré une séance). L'attribution de la gestion du nouveau terminal à Iberia et à Spanair (dont la rumeur dit la possible prise de contrôle par Iberia) contribuerait à la polarisation autour de Madrid, hub principal d'Iberia. Madrid, qui se pose comme le pivot des liaisons entre l'Europe et l'Amérique Latine, assure 22 % du trafic national mais a reçu quelque 56 % des investissements publics entre 1992 et 2005.

Cette question géopolitique est également posée pour le TGV qui, dans une première phase du moins, se développe en étoile autour de Madrid, le réseau n'accédant à une configuration plus maillée que vers 2020.

Les infrastructures de transport ont été placées au centre du débat politique, en particulier pour ce qui touche les relations économiques entre la Catalogne et l'Etat espagnol.

● L'actualité en **France** est marquée par un changement dans l'organisation de la SNCF qui annonce peut-être une nouvelle politique de transport de marchandises, répondant du reste à une demande explicite du président de la République. La réforme consisterait à créer une entité dédiée au fret et plus autonome à l'intérieur de l'entreprise, ce que refusent les syndicats qui y voient une manière de préparer une filialisation préluant à une privatisation. L'entreprise ferroviaire a en outre annoncé qu'elle allait se porter sur le marché concurrentiel en Europe, et pas seulement à travers des alliances comme le voulait sa doctrine précédente. La fusion avec le transporteur Géodis permettrait alors une diversification et une internationalisation comparables, toutes proportions gardées, aux effets de la fusion DB-Schenker.

Pour le transport de personnes (trains express régionaux : TER et Francilien), les régions se montrent plus exigeantes et réclament des mesures de performance ligne par ligne. Pour le fret, les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), en charge de la desserte locale sur le modèle d'expériences

suédoises et allemandes et des *short lines* américaines, entrent sur le marché, pour le transport de céréales dans la région Centre par exemple.

Un débat porte sur l'attribution des sillons ferroviaires par RFF, compte tenu de la difficulté à répondre à des demandes nouvelles, plus fluctuantes. Un système de cadencement pourrait apporter une souplesse supplémentaire, y compris pour faire passer des trains de fret pendant la journée.

Quant au transport intermodal rail-route, il pourrait se développer de nouveau après plusieurs années de régression et diverses manœuvres visent à s'assurer le contrôle de tel ou tel opérateur. Ainsi la SNCF et Norbert Dentressangle pourraient-ils contrôler Novatrans, qui relève depuis sa création d'intérêts routiers majoritaires.

Dans le domaine aérien, le changement de gouvernement en Italie a interrompu (définitivement ?) la reprise d'Alitalia par Air France - KLM qui semblait sur le point de se conclure.

Les ports maritimes font l'objet d'une nouvelle réforme visant à la mise des outillages de manutention sous la responsabilité d'un opérateur unique, privé, l'autorité portuaire se recentrant sur ses fonctions régaliennes.

En matière routière, l'augmentation des péages autoroutiers pour les poids lourds a fait l'objet d'observations critiques de la Cour des comptes qui pourraient amener à leur révision. Par ailleurs, la directive Eurovignette a limité la marge de négociation commerciale des péages, et en particulier réduit la ristourne consentie aux plus gros clients. C'est une aubaine pour les compagnies gestionnaires d'infrastructures.

Enfin, le rapport de Jacques Attali préconisant une série de mesures pour "libérer la croissance" a abordé plusieurs questions de transport, préconisant le développement des compagnies aériennes *low cost* et le dé-contingentement des licences de taxi. Après deux journées de protestation des artisans taxis, le gouvernement semble avoir renoncé à cette réforme.

● Le nouveau gouvernement de la **Grèce** ne dispose que d'une mince majorité au Parlement, ce qui ne facilite pas les décisions en ce qui concerne, pour les transports, les investissements et les réformes de structures.

Les ports du Pyrhée et de Salonique ont changé de

statut, avec une privatisation de fait de la manutention qui a déclenché de longs mouvements sociaux. Ce sont désormais des SA de droit privé, dont l'actionnaire unique est l'État, ce qui permet de concéder des zones portuaires au secteur privé.

La réorganisation des chemins de fer est toujours en débat. L'ancien monopole public a évolué vers une structure de holding regroupant sept entités, l'infrastructure restant publique et l'exploitation étant divisée en filiales (voyageurs, fret, terminaux, gestion immobilière, plates-formes logistiques). Le ministère estime que cette structure est complexe et coûteuse, et souhaite une nouvelle réorganisation.

Selon la définition de la Commission européenne, les "autoroutes de la mer" ont vocation à détourner vers le transport maritime une part du trafic routier, avec divers systèmes de ferry (en chargement horizontal : RO-RO). Deux dispositifs peuvent y aider : Marco Polo, pour subventionner les utilisateurs et les armateurs en fonction des tonnes-kilomètres enlevées à la route, dans la limite de 35 % du coût total ; les réseaux transeuropéens (TEN), pour les investissements dans les ports aux fins d'adaptation à ce nouveau trafic. Mais ces dispositifs s'appliquent mal en Grèce dans la mesure où, concernant des trafics avec Malte ou Chypre, on ne peut considérer qu'ils se substituent au transport routier ! Une extension serait envisagée à la Turquie, mais seul serait pris en compte le trafic routier évité sur le territoire européen. Ils s'appliquent en revanche au trafic en Adriatique qui, à vrai dire, est économiquement prospère et n'a guère besoin de soutien. Conçue pour des espaces tels que la Baltique ou la Méditerranée occidentale, cette politique s'applique mal en Méditerranée orientale.

En matière d'investissements, l'extension du réseau du métro d'Athènes se poursuit.

Enfin, la recherche d'une solution pour Olympic Airways est toujours à l'étude...

- Le marché des transports et les investissements sont planifiés, en **Pologne**, à l'horizon de 2013.

En dépit d'une réelle pénurie de statistiques, on peut estimer que le transport routier de marchandises a connu en 2007 une croissance rapide, de l'ordre de 9 % pour les tonnes et de 12 % pour les tonnes-kilomètres. De son côté, le chemin de fer est bloqué par les transformations des structures

de l'économie vers les services et l'industrie légère, avec la stagnation des branches lourdes (ciment, charbonnages). Seul augmente le transport de conteneurs maritimes.

Pour les voyageurs, la motorisation des ménages semble atteindre un plafond, l'utilisation de l'automobile ayant pratiquement marginalisé l'usage des transports collectifs, en termes de moyenne nationale. On observe aujourd'hui une reprise du transport ferré régional de voyageurs, bénéficiant d'une rénovation de l'infrastructure et du matériel roulant et avec l'entrée de nouveaux opérateurs privés concurrençant les PKP. Le transport aérien connaît une croissance très rapide (+ 34 % en 2007 !), et les compagnies *low cost* ont désormais dépassé les compagnies traditionnelles, dans un mouvement de recomposition des entreprises.

Pour les infrastructures, les pouvoirs demeurent les principaux financeurs, même si les partenariats public - privé (PPP) sont désormais encouragés. La construction, critiquée par les instances européennes, d'une nouvelle autoroute traversant une zone écologiquement sensible (les marais de Raspuda) a été abandonnée. Partout, on observe une amélioration de la qualité des routes, tandis que le réseau ferré aurait besoin d'une sérieuse remise en état. Devant la modicité du budget de l'Union pour le financement d'infrastructures (dont les TEN), le gouvernement a rétréci la liste de ses priorités, les limitant surtout à la route et aux aéroports et, en matière de transports collectifs urbains, en concentrant toute l'aide demandée sur les projets à Varsovie.

Une nouvelle loi sur les chemins de fer facilite la privatisation du principal transporteur de voyageurs, PKP Intercity, qui pourrait précéder celle de la compagnie aérienne LOT.

- L'entretien du réseau ferré au **Royaume Uni** par le gestionnaire de l'infrastructure, Network Rail, est critiqué par les entreprises ferroviaires, trois chantiers importants étant en retard pendant la période des fêtes. Faut-il limiter la sous-traitance, notamment pour la rénovation des caténaires ? Il n'est pas pour autant question d'une nouvelle réforme radicale, que les opérateurs ne souhaitent pas, mais de la définition et du suivi de nouveaux objectifs.

Le groupe concessionnaire des liaisons ferrées entre Londres et le pays de Galles est accusé de ne pas respecter les engagements liés à sa franchise. De manière générale, la pratique du *benchmarking*

king, la comparaison d'indicateurs de performance, est maintenant établie et pèse sur les opérateurs pour le maintien du niveau de prestation, sous menace de perdre leur concession.

La principale entreprise britannique de transport ferré de fret, EWS, a été rachetée par le groupe allemand DB, ainsi que ses filiales à l'étranger, notamment en France. La DB élargit ainsi le réseau international de ses filiales, Railion, et conforte sa place de leader dans l'Union européenne.

Le développement du transport intermodal nécessiterait un élargissement du gabarit ferroviaire, sur certains itinéraires au moins. Mais l'État britannique n'a pas effectué à temps les démarches pour obtenir le soutien de l'Union à ce type d'opération : est-ce faute d'une volonté politique sur ce dossier ?

Le trafic dans le tunnel sous la Manche augmente pour la navette transportant des poids lourds et des automobiles (*le Shuttle*) et pour les trains rapides de voyageurs (Eurostar), le trafic de fret traditionnel étant stable. Les recettes augmentent mais les subventions diminuent.

Le métro de Londres connaît une extension avec les travaux de l'East London Line, qui aboutira à un périphérique ferré. Une question débattue entre la ville de Londres et le ministère est l'apurement de la dette de l'entreprise concessionnaire des travaux de modernisation, d'un montant d'environ 3 milliards d'euros. Par ailleurs, l'entreprise gestionnaire, Transport for London (TfL) reprendra-t-elle en direct la rénovation du réseau, après la faillite de l'entreprise concessionnaire, ou ira-t-on vers une nouvelle sous-traitance ?

Le système de péage urbain à Londres s'élargit. Une nouvelle charge (300 euros) s'applique désormais à tout poids lourd (et dès juillet 2008 à tout car de tourisme) s'engageant sur les axes intérieurs à l'autoroute périphérique M 25 qui ne satisferait pas à la norme Euro 3 sur les émissions polluantes des moteurs diesel, avec des amendes aux contrevenants particulièrement élevées. L'ancien maire avait envisagé une extension aux 4X4, mais le nouveau maire n'y est pas favorable. Par ailleurs, la congestion au centre de Londres a augmenté, non du fait de l'augmentation du trafic mais de chantiers d'aménagement. Les autobus ont accru leur trafic de 25 % depuis 2003 et on compte 50 % de plus de vélos.

Le débat est ouvert d'un péage national. Une pétition hostile à cette idée a été lancée, qui n'est

envisagée qu'à long terme. Le ministère estime que la congestion est principalement le fait des grandes agglomérations, où l'on encouragera le péage urbain. Sur le réseau autoroutier, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pour la circulation est à l'étude, moyennant un abaissement de la vitesse limite.

L'expansion des capacités de l'aéroport de Heathrow se poursuit avec l'ouverture du nouveau terminal 5, mais la décision de construire une troisième piste et un sixième terminal n'est pas prise, les riverains montrant une hostilité à une augmentation supplémentaire du trafic alors que les capacités actuelles arrivent à saturation (ce qui se traduit par une fréquence anormale de retards).

● La **Suède** poursuit sa politique de sécurité routière. Alors que l'objectif était de ramener le nombre de tués à 207, ils furent 485 en 2007, du fait de la vitesse excessive et de l'alcool, avec une forte proportion de victimes parmi les utilisateurs des deux-roues (et notamment des vélomoteurs modifiés pour rouler plus vite). On songe à rendre l'alcoo-serrure obligatoire pour les conducteurs déjà condamnés et pour les véhicules transportant du carburant, tandis que certaines entreprises en équipent spontanément leur propre parc. La vitesse limite sur certaines routes a été ramenée de 90 à 70 km/h, tandis que des expériences sont en cours concernant une vitesse limite variable en fonction des conditions du trafic. L'extension des routes à 2 + 1 chaussée et l'aménagement de ronds points améliorent aussi la sécurité.

Le système de péage urbain à Stockholm fonctionne bien. On se demande si un nombre trop élevé de voitures en sont dispensées.

Les ventes d'automobiles "vertes" ont augmenté, car elles bénéficient d'une prime, mais la notion même d'une telle voiture mériterait d'être améliorée : les modèles actuels ne répondent pas aux préoccupations de sécurité routière de manière optimale, tandis que la pertinence du méthanol, en tant que biocarburant, est mise en doute.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire vient d'annoncer la construction prochaine d'un pont entre le Danemark et l'Allemagne, qui fluidifiera le trafic. Il faut également résoudre le problème du goulot d'étranglement de Stockholm, et un tunnel d'un coût de 2 milliards d'euros pour une mise en service en 2017 est envisagé. La circulation sur l'ensemble du réseau national s'en trouverait changée.

Quant aux routes, l'ancien gouvernement social-démocrate avait planifié un programme d'équipement jusqu'en 2016. Dans la nouvelle coalition au pouvoir, les Verts veulent diminuer les investissements routiers, remettant en question le projet de contournement de Stockholm, et renforcer les transports collectifs. On constate un retard dans l'entretien du réseau routier existant, et il faudrait une dépense d'un milliard d'euros pour le rattraper.

Enfin, dans la succession des présidences de l'Union, des contacts ont lieu entre les quatre pays destinés à se suivre à cette place (France, Espagne, République tchèque et Suède) pour porter des projets ambitieux en matière de transport.

● On observe en **Suisse** une concurrence entre les cantons pour accéder aux fonds fédéraux. Trente projets, parmi lesquels 5 ou 6 seront retenus pour un financement total de l'ordre de 4 milliards d'euros, sont en compétition.

Le trafic transalpin de fret est en croissance et atteint 32 millions de tonnes, avec une augmentation du rail (qui assure 66 % du total) et une légère diminution de la route, insuffisante toutefois pour s'inscrire dans une trajectoire ramenant le trafic routier à 650 000 poids lourds par an en 2019 alors qu'il est aujourd'hui de 1,8 million. Le Parlement envisage de nouvelles mesures, pour durcir les contraintes sur le transport routier et accélérer le transfert modal, rendu possible par l'ouverture des capacités des nouveaux tunnels. Simultanément, des fonds d'un montant d'un milliard d'euros ont été attribués au transit ferré (route roulante et surtout transport intermodal non accompagné).

La division fret des chemins de fer, CFF Cargo, est encore en déficit et des réaménagements sont encore envisagés. Le tunnel du Lötschberg est entré en service. Le montant des travaux s'est élevé à 2,9 milliards d'euros, soit guère plus que le budget initial de 2,5 milliards, alors que le tunnel du Gothard connaît de nombreux déboires géologiques et donc technologiques et financiers et a déjà doublé son budget. Le Lötschberg permet la circulation de 42 trains de voyageurs par jour à une vitesse de 250 km / heure, et de 110 trains de fret dont 72 par le tunnel de base.

La redevance d'usage des routes (RPLP) fonctionne convenablement (en dépit d'une utilisation frauduleuse de véhicules d'entreprises en faillite), et elle va se caler en 2009 sur une norme

d'émission plus contraignante (Euro 3) malgré la contestation des milieux routiers. Pour ce qui est des automobiles, l'imposition d'un filtre sur les moteurs diesel a été envisagée, puis abandonnée devant les instances des constructeurs coréens et japonais. Finalement, la Suisse s'alignera sur les normes européennes en 2009.

La formule de l'auto-partage (un système de location flexible sur courte durée) se développe, avec à ce jour 850 véhicules en circulation disposant de 1 000 places de stationnement réservées. L'entreprise qui développe ce service, Mobility, n'envisage pas d'extension à l'étranger mais souhaite en revanche exporter son *software*.

Les émissions de gaz carbonique par les automobiles ont fait l'objet d'une nouvelle taxe votée par le Parlement, alors que la moyenne d'émission du parc suisse, 196 g / km, est par exemple supérieure à celle du parc français, 149 g / km.

La sécurité routière, qui s'était améliorée en 2005, s'est dégradée en 2006. L'alcool serait pour beaucoup dans cette évolution, avec de nombreux récidivistes, alors que 75 000 permis de conduire ont été retirés en une année !

Parmi les aéroports, Bâle connaît la croissance la plus rapide et atteint un trafic de 2 millions de passagers annuels. Genève augmente également rapidement son activité et atteint 10 millions de passagers tandis que Zürich, qui compte 19 millions de passagers, ne croît que lentement. Le récent procès des anciens administrateurs de Swissair, dont on sait la triste fin, a disculpé tous les accusés et leur a accordé des indemnités. Ce jugement donne lieu à beaucoup de commentaires. La nouvelle compagnie, Swiss, est d'un bien moindre taille mais elle est bénéficiaire et se développe.

Enfin, les activités de commission de transport international et de logistique se développent, et les entreprises suisses Panalpina et Kühne & Nagel comptent parmi les leaders mondiaux.

*

Synthèse établie par Michel Savy et Christine Aubriot à partir des contributions de : Catharina Horn (Allemagne), Michel Beuthe (Belgique), Rafael Giménez Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Séraphin Kapros (Grèce), Jan Burnewicz (Pologne), June Burnham (Royaume-Uni), Bertil Carstam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse).

Analyses statistiques

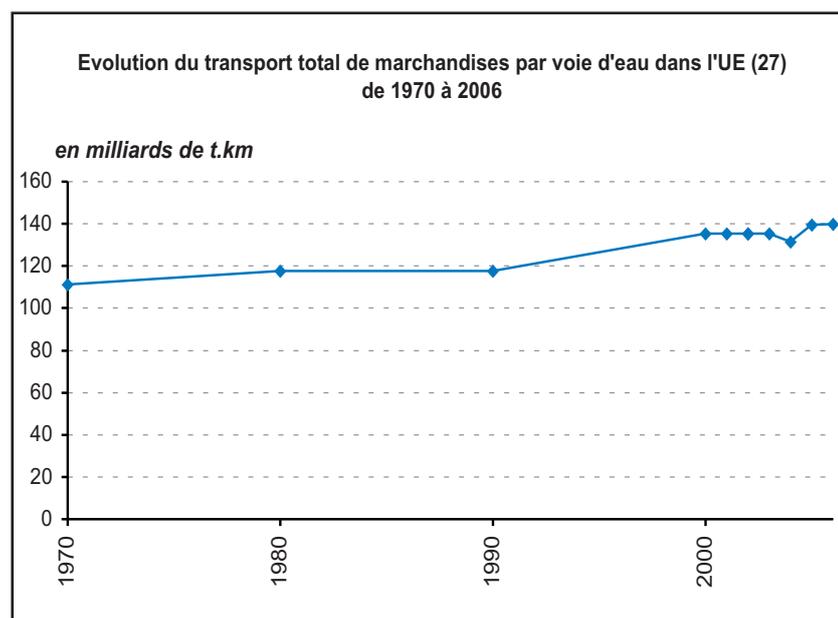
Le transport de marchandises par voies navigables en Europe

La **part de la voie d'eau** dans l'ensemble de l'UE à 27 représente, en 2006, 6 % du total du transport terrestre de marchandises (mesuré en tonnes-kilomètres).

Cette part est très variable suivant les pays et permet de distinguer les régions mouillées (par une voie d'eau au gabarit moderne) et les autres régions. Elle est de 48 % aux Pays-Bas, 29 % au Luxembourg, 14 % en Belgique et 12 % en Allemagne. En France, elle se situe à 3 % et dans beaucoup de pays elle est inexistante. La géographie explique largement ces écarts.

La voie d'eau est en bonne place dans les politiques européennes de transport, comme telle ou incluse dans des solutions multimodales. Elle est particulièrement économe en énergie.

● Evolution dans l'UE à 27



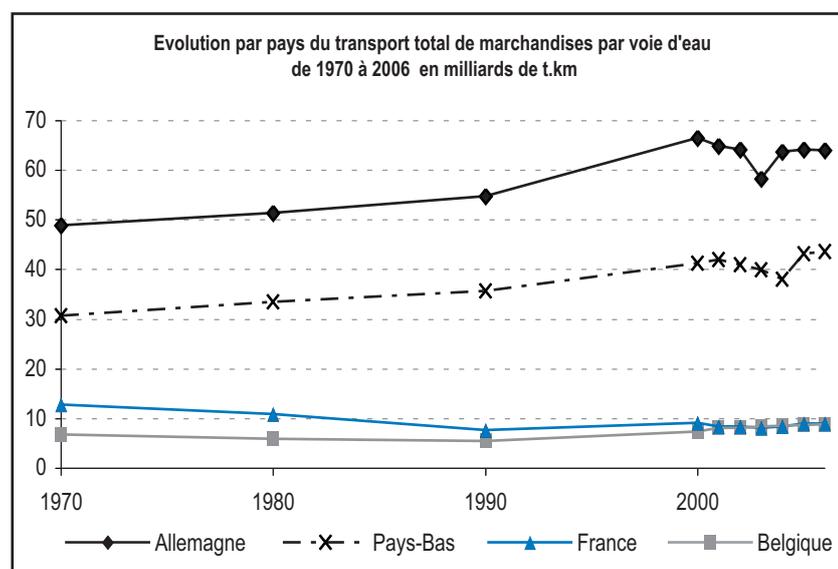
Source : Forum international des transports/OCDE - « Evolution des transports » 2008

En **tonnes-kilomètres** le trafic total de marchandises par voies navigables intérieures des pays de l'UE a progressé de quelque 25 % de 1970 à 2006. C'est entre 1990 et 2000 (+16 %) que ce trafic s'est développé le plus vite. Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Tchèque sont les principaux pays de l'UE à 27 qui disposent de voies navigables.

En **tonnes**, sur la base des chargements nationaux et internationaux, le transport de marchandises par voie navigable dans l'UE à 27 représente 500 millions de tonnes en 2006.

La **distance moyenne** d'acheminement du fret fluvial est donc de l'ordre de 280 km, intermédiaire entre les distances moyennes de la route et du fer.

● Evolution par pays

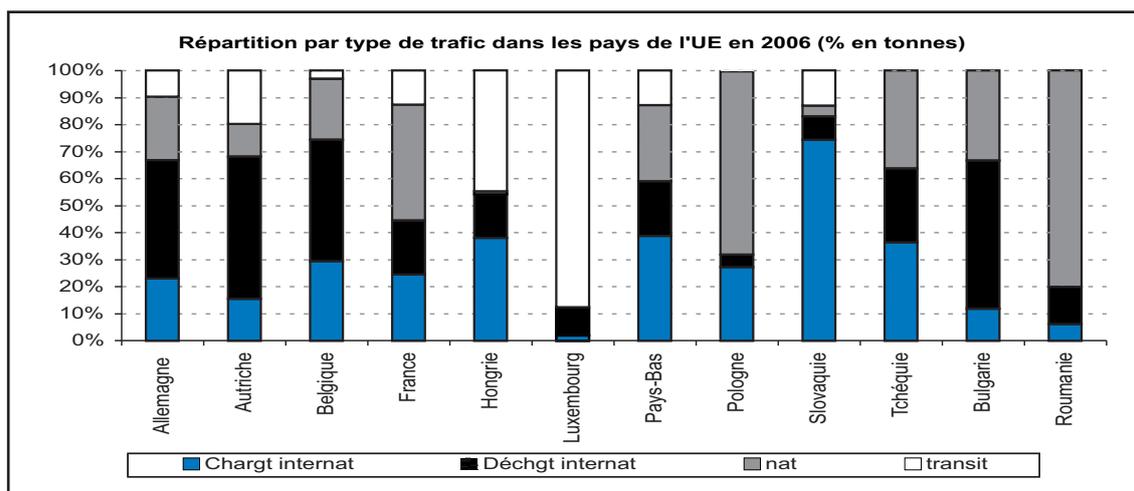


Source : FIT/OCDE - « Evolution des transports » 2008

En **tonnes**, les Pays-Bas sont le premier pays utilisateur de la voie d'eau d'Europe avec un trafic de 318 millions de tonnes en 2006. La France se situe nettement en retrait par rapport aux trois pays de tête (Pays-Bas, Allemagne et Belgique) avec un volume de 71 millions de tonnes transportées.

Du fait des différences de distance de trajet, ce classement n'est pas le même en **termes de t.km**. L'Allemagne devance les autres pays de l'UE utilisant la voie fluviale (64 milliards de t.km en 2006), les Pays-Bas n'atteignant que 42 milliards. La France a un trafic total de 9 millions de t.km équivalent à celui de la Belgique.

● Transport national ou international



Source : Eurostat - Statistiques en bref - Transports 2007

Le rôle de la voie d'eau est très différent d'un pays à l'autre. Dans la plupart des pays, elle achemine surtout le fret international (importations, exportations et transit). En Pologne et Roumanie, elle joue essentiellement un rôle de transport intérieur.

● Répartition par type de marchandises

Classification NST/R	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Part du total	5%	5%	9%	17%	7%	5%	33%	2%	6%	10%

Source : Eurostat - Statistiques en bref - Transports 2007

La répartition du trafic national et de transit par voie d'eau de l'UE suivant les chapitres de la classification NST/R (nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques de transport /révisée) montre que trois groupes de marchandises prédominent : les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction (chapitre 6), les produits pétroliers (chapitre 3), les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales (chapitre 9). Dans le chapitre 9 sont également pris en compte les conteneurs, dont le trafic est en augmentation constante. Le chapitre 0 représente les produits agricoles et animaux vivants, le 1 les denrées alimentaires et fourrages, le 2 les combustibles solides, le 4 les minerais et déchets pour la métallurgie, le 5 les produits métallurgiques et les chapitres 7 et 8 respectivement les engrais et les produits chimiques.

Loin d'être un mode archaïque promis à disparaître, la voie d'eau pourrait être un vecteur d'évolution du fret dans les années à venir.

Christine Aubriot
Chargée de mission au CNT

Pour en savoir plus : consulter *Statistiques en bref n° 132/2007 « Transport de marchandises par voies navigables intérieures en Europe »* - Eurostat et *«Evolution des transports 1970-2006»* - Forum International des Transports/OCDE 2008

Le bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT. Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables - rubrique «Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe».

CNT
**Observatoire des Politiques
et des Stratégies de transport en Europe**

Tour Pascal A - 92055 La Défense Cedex
(France)
Téléphone : 01 40 81 86 70
Télécopie : 01 40 81 86 75
Internet : www.cnt.fr
ISSN n° 1620-2775

Directeur de la publication : *Michel Savy*
Rédactrice en chef : *Christine Aubriot*
Impression : LAG - les ateliers gilles