

I La France dans l'Europe



I La France dans l'Europe

I-1 Un système de transport de plus en plus Européen



I.1 – Un système de transport de plus en plus européen

L'efficacité économique est aujourd'hui indissociable de la qualité du système des transports. Qu'il s'agisse de marchandises ou de personnes, ce système est complexe, formé par trois sous-ensembles en interactions, les localisations, les flux et les infrastructures et ce aux différentes échelles spatiales (locales, nationales, internationales). Aussi on ne peut pas regarder d'un point de vue stratégique pour une nation le seul stock d'infrastructures pour définir la politique nationale des transports. Cette politique doit prendre en compte la complexité du système des déplacements, système au sein duquel l'Etat joue un rôle dans la création d'infrastructures mais aussi à travers la réglementation, la fiscalité... en direction des opérateurs mais plus globalement également pour gérer l'ensemble des externalités que ce système produit.

C'est donc au regard de cette complexité que sera conduit ici un premier éclairage de la politique des transports, avec l'Europe comme horizon.

Mais auparavant il n'est pas inutile de rappeler quelques éléments du contexte économique et social général.

Par son poids démographique et économique, la France est avec l'Allemagne un des principaux pays d'Europe occidentale. À long terme, ce poids relatif ne devrait pas s'atténuer, si l'on considère les projections démographiques (voir supra) qui, faute d'importants apports migratoires, verront la population de l'Allemagne, de l'Italie ou de l'Espagne connaître une diminution nette, tandis que celle de la France pourrait continuer d'augmenter (jusqu'en 2025).

Compte tenu du poids relatif de son agriculture et de son industrie, la France a besoin d'un appareil de transport de fret puissant. Il faut tenir compte en outre de ses dimensions, qui se traduisent par des distances d'acheminement plus longues pour les personnes comme pour les marchandises, sans oublier la fonction de transit international.

La France est l'un des pays les moins denses dans l'ensemble géographique étudié avec l'Espagne. Cette situation est à la fois une richesse et une charge. La disponibilité d'espaces peu densément occupés est une réserve de liberté pour l'avenir, elle se traduit par un attrait pour les habitants d'autres pays. Mais elle impose un réseau conséquent au regard du nombre d'habitants desservi. Plus que dans d'autres pays et malgré l'étalement urbain, la distinction entre transport en agglomération et transport de rase campagne garde du sens en France. Elle signifie aussi que les produits transportés doivent souvent franchir des distances plus longues que dans d'autres pays, dès lors que les appareils de distribution demeurent principalement organisés sur des bases nationales.

Économie et démographie

	B	D	E	F	I	NL	UK	UE 15	CH	Japon	Etats-Unis
PNB, G€ 1999	234	1982	563	1350	1108	374	1353	8004	243	4225	8723
PNB par hab. (UE=100)	111	107	82	101	99	112	102	100	128	109	138
Taux de chômage 2000 (*)	6,5	6,8	12,6	8,1	9,2	2,3	5,5	8,3	1,9	4,8	5
% Emploi agriculture	2,4	2,9	7,4	4,3	5,4	3,2	1,6	4,4			
% Emploi industrie	25,8	33,8	30,6	26,3	22,3	22,3	26	29,3			
% Emploi services	71,8	63,3	62	69,4	62,2	74,5	72,4	66,3			
% Population urbaine 1999	97,2	87,3	77,4	75,4	66,9	89,3	89,4	80	67	79	77
Population 1999	10,2	82,1	39,4	59,1	57,7	15,8	59,5	376	7,1	127	273
Population 2030 (*)	10	74	36	62	50	16	59	357	7	117	327
Superficie	30,5	357	506	544	301	41,5	244	3236	41,3	380	9360
Densité de population	335	230	78	109	191	381	244	116	172	334	29

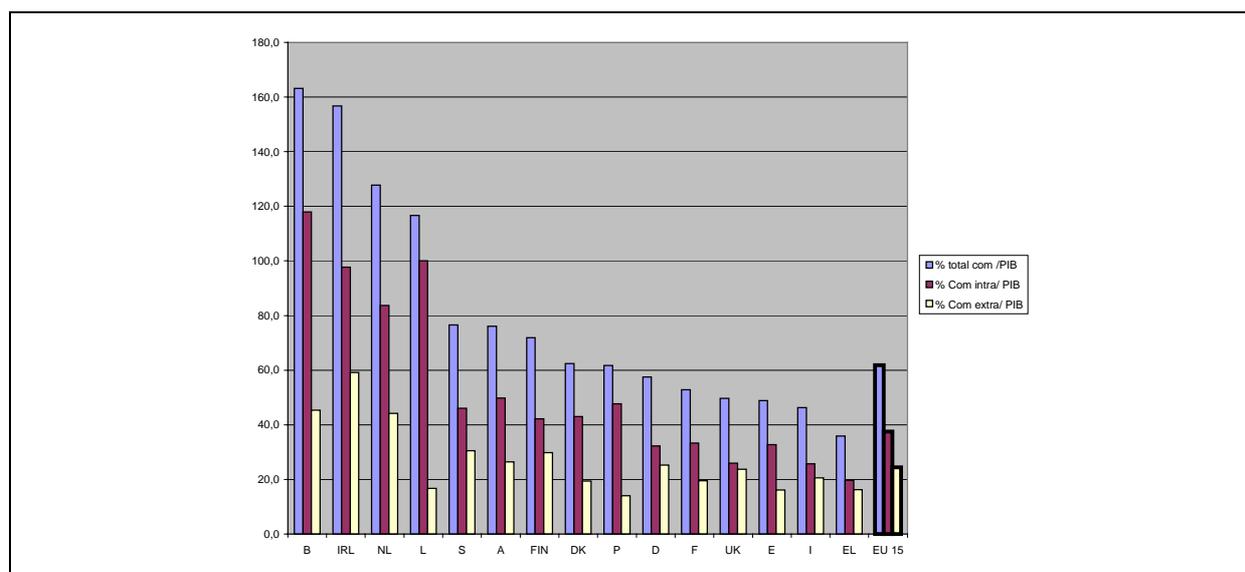
Sources : Etude Michel Savy pour la Datar.

EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocketbook 2001, European Commission, 2001.

(*) Ramses 2002, Les grandes tendances du monde, Dunod, 2001.

Compte tenu de sa taille et de la relative cohérence de son appareil productif, la France est comparativement peu ouverte au commerce international et arrive même après l'Allemagne dans ce classement. Sa politique des transports ne saurait donc être entièrement soumise aux impératifs internationaux. Pour autant, aucun pays européen ne peut se développer sans accéder au marché de ses partenaires. La croissance des trafics engendrés par l'Italie et l'Espagne en dépit d'un taux d'ouverture modeste, trafics qui traversent la France pour une large part, en est la démonstration. Cette comparaison pose aussi une autre question : si les sites et les infrastructures du Benelux, qui domine aujourd'hui largement la logistique européenne, viennent à souffrir d'une certaine saturation et si les réseaux des années à venir s'organisent autour d'un nombre de nœuds (plates-formes) plus nombreux et mieux répartis, la France saura-t-elle attirer la localisation d'activités logistiques à vocation européenne, créatrices d'activité et d'emploi ?

Ouverture économique des membres de l'Union européenne



Rapport Michel Savy pour la DATAR.

La France est également une des principales destinations de vacances en Europe, et son équipement en transport contribue à cette attractivité. Mais les Français sont également parmi ceux qui partent le plus en vacances (on les sait notamment champions des résidences secondaires) : le tourisme et le transport ne sont pas seulement orientés vers l'accueil de visiteurs étrangers, le traitement des flux intérieurs est un objectif primordial.

A – Principales caractéristiques du système de transport

Quelques éléments globaux permettent de caractériser la situation d'ensemble du transport dans l'Union européenne.

• Les portes d'accès du continent

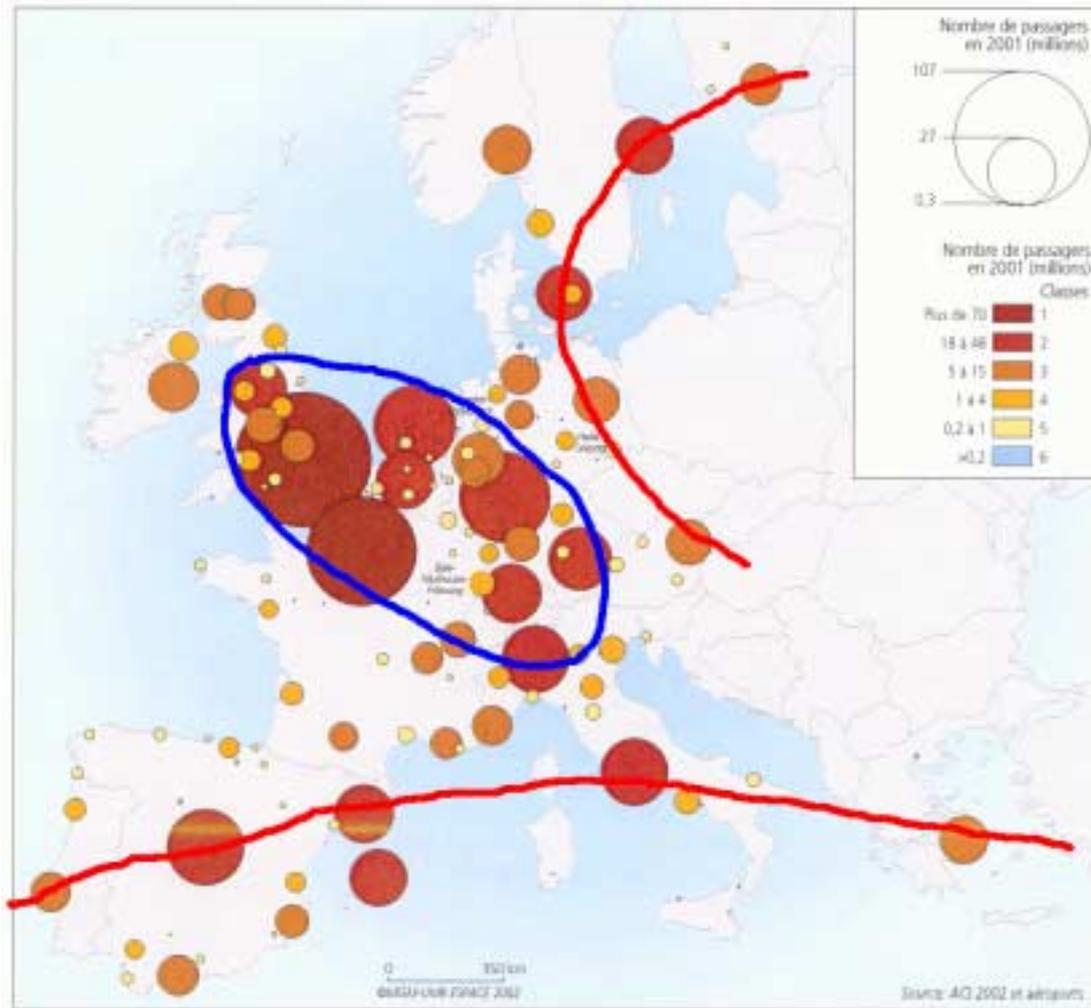
La carte des aéroports européens reflète de manière exacerbée sa géographie économique.

Le cœur économique de l'Europe, « banane bleue » ou « pentagone » pour employer le terme aujourd'hui usité dans les instances européennes, concentre les principaux aéroports. Ce phénomène est amplifié par le fonctionnement en hub des compagnies aériennes. Les plus gros hubs sont en effet situés pour la plupart dans les capitales centre-européennes, où ils accueillent un trafic supplémentaire important en correspondance.

Deux lignes complètent la géographie des aéroports européens :

- Au Sud de l'Europe, une série d'aéroports ont pour fonctions principales le tourisme et les correspondances vers les pays du Sud, que ce soit l'Amérique du Sud ou le bassin méditerranéen.
- A l'Est, émerge une série d'aéroports où se sont développées les correspondances vers les PECO.

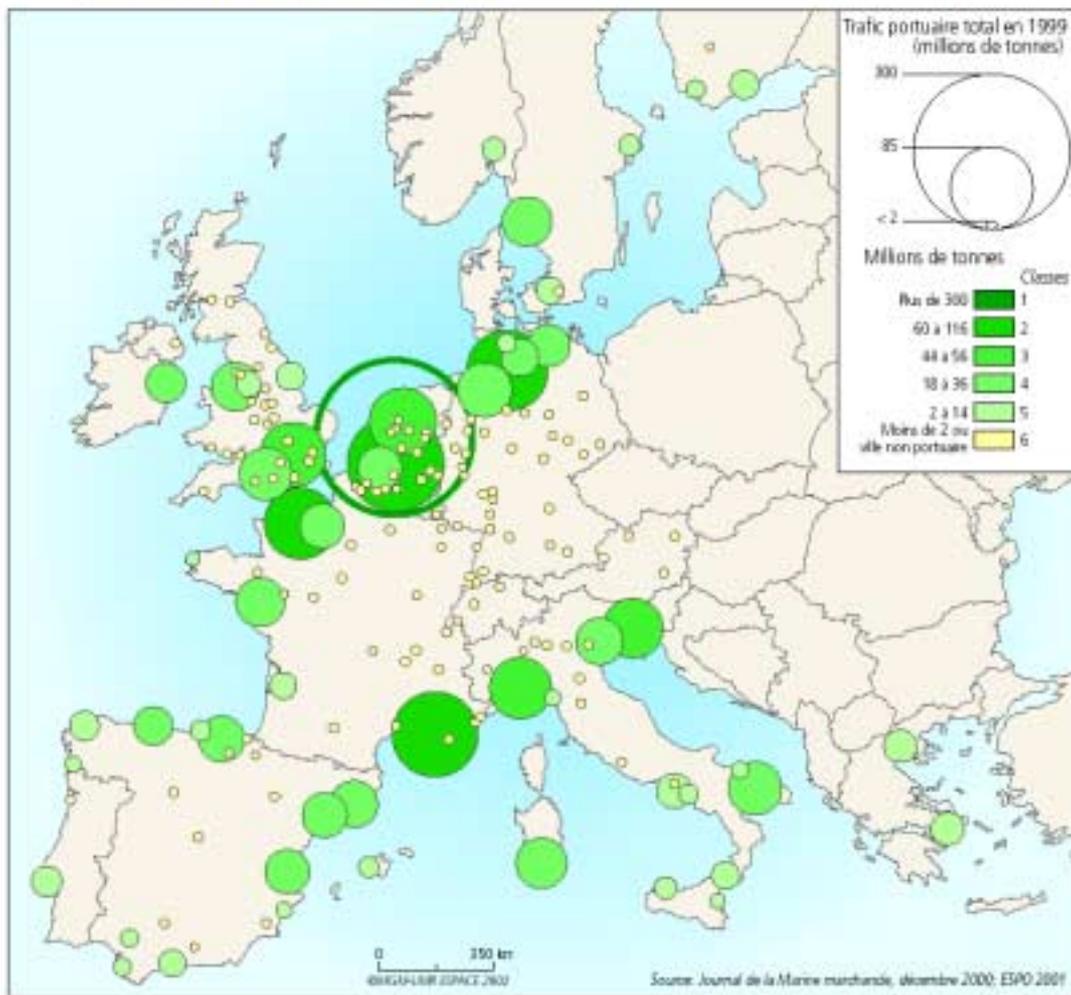
Trafic de passagers par aeroport en 2001



Très européenne par son aspect, cette image n'en reste pas moins l'agrégation d'organisations purement nationales qui demeurent la règle pour des compagnies aériennes européennes, pour la plupart anciennes « compagnies nationales ». Non seulement les hubs principaux des compagnies sont situés dans les capitales politiques ou économiques de leur pays d'origine, mais celles qui ont créé des hubs secondaires, pour les correspondances intra-européennes, l'ont également placé dans leur pays : Munich pour Lufthansa, Birmingham pour British Airways, Lyon pour Air France.

Cette situation devrait toutefois évoluer avec la concentration des compagnies autour de trois ou quatre alliances mondiales, ce qui signifie des rapprochements, y compris capitalistiques, des compagnies européennes, comme l'illustre celui entre Air France et Alitalia ou les discussions en cours avec KLM. Cette européanisation des opérateurs s'accompagnera vraisemblablement d'une remise en cause des rôles dévolus aux différents hubs pour passer d'une logique nationale à une logique européenne.

3. Le trafic des ports maritimes en 1999



La géographie des portes européennes peut être complétée par une analyse des profils de ces différentes portes

Port	Trafic total (M tonnes)	% vrac liquide	% vrac solide	%conteneur	% autres divers
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
Rapport Y. Crozet pour la DATAR

La spécialisation varie d'un port à l'autre. Rotterdam premier port européen associe trafic de vrac et de conteneurs. Marseille, Le Havre, font bonne figure, mais principalement en raison des trafics pétroliers, même si le Havre est le seul concurrent (avec le projet en cours de port 2000) des ports hollando-belges. Le trafic de conteneurs (tableau suivant), qui porte sur des produits de plus forte valeur, représente un enjeu particulier : « les mains ports » concentrent le trafic intercontinental, relayé par un trafic local, le « feederling », vers les ports secondaires. Aux grands ports polyvalents de Rotterdam, Hambourg, et Anvers, s'ajoutent des ports spécialisés comme Giao Tauro, Brême, Felixtowe, Algésiras. Le Havre en ce domaine n'est qu'au 34^e rang mondial et Marseille au 65^e.

Si on écarte le vrac solide et liquide, les ports français traitent 30 MT du trafic « noble » communautaire quand les ports du Benelux en traitent plus de 150 MT.

Trafic conteneurs (millions de tonnes)

Ports	1999	Ports	1999
Rotterdam	66 312	Le Havre	10 035
Hamburg	40 011	Zeebrugge	9 957
Antwerp	39 442	Genova	9 417
Algesiras	18 785	Piraeus	8 683
Bremen	17 508	Marseille	5 189
Lisboa	13 543	London	4 709
Barcelona	11 531	Dublin	4 357
Valencia	10 655	Bilbao	3 147
		Total	273 278

Sources : Directions des Ports et de la Navigation Maritime
Rapport : Y. Crozet pour la DATAR

Les échanges extra-communautaires utilisent d'abord le transport maritime qui est prépondérant en tonnage et en valeur. Le transport aérien, s'il ne représente que 0,3 % des tonnages, représente néanmoins 25 % de la valeur de ces échanges, et arrive ainsi avant la route (21 %).

Le partage modal du commerce extra-communautaire est décomposé dans le tableau suivant :

	Valeur milliards d'€(%) Commerce Extra UE (Importation+Exportation) milliards d'€	Tonnage Mt (%) Commerce Extra UE (Importation+Exportation) Mt
Mer	41,4	70,5
Route	21,2	8
Rail	2	4
IWW	0,5	2,3
Pipeline	1,5	11,2
Air	24,9	0,3
Autres	8,6	3,7

Source : Rapport M.Michel Savy pour la DATAR. EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocketbook 2001, European Commission, 2001.

- **Les échanges intra-communautaires**

L'analyse des échanges intra-comunautaires éclaire la situation française au sein de l'Union.

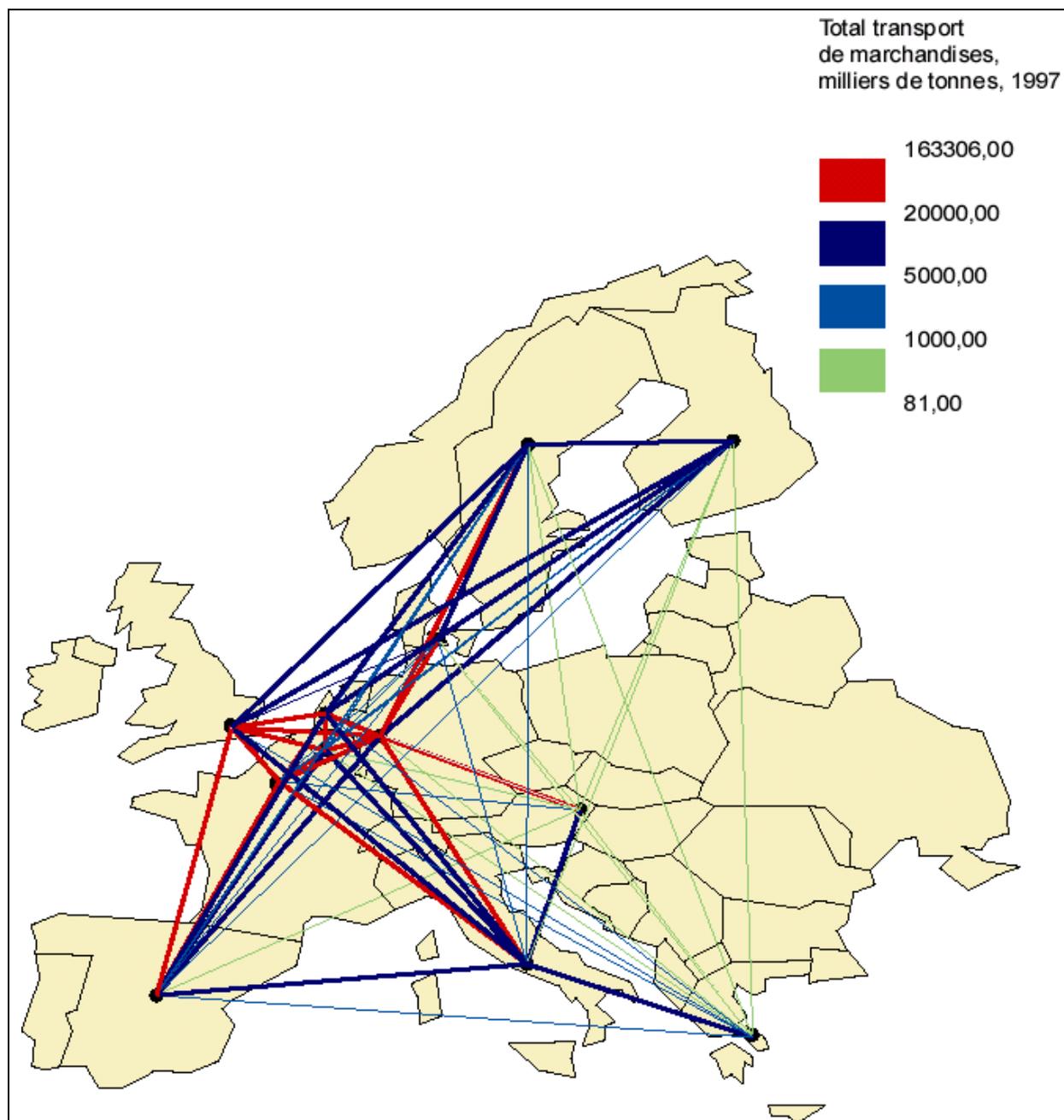
Du point de vue des marchandises

Pour les échanges intracommunautaires, la route est le mode le plus utilisé (45 % des tonnes et 62 % de la valeur), mais la mer joue également un rôle notoire avec 28 % des tonnes et 22 % de la valeur, avant le fer ou la voie d'eau. La part de la voie maritime est encore supérieure si elle est mesurée en tonnes-kilomètres. Elle représente alors presque autant que la route à l'intérieur de l'Union.

	Commerce Intra UE milliards d'€	Commerce Intra UE millions de tonnes
Mer	22,2	28,2
Route	61,5	44,5
Rail	3,7	4,8
IWW	0,8	11,7
Pipeline	0,9	9
Air	4,1	0,1
Autres	6,9	1,7

Source : Rapport M.Michel Savy pour la DATAR. EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocketbook 2001, European Commission, 2001.

Principaux échanges internationaux entre pays de l'Union, tous modes confondus, tonnes, 1997⁵

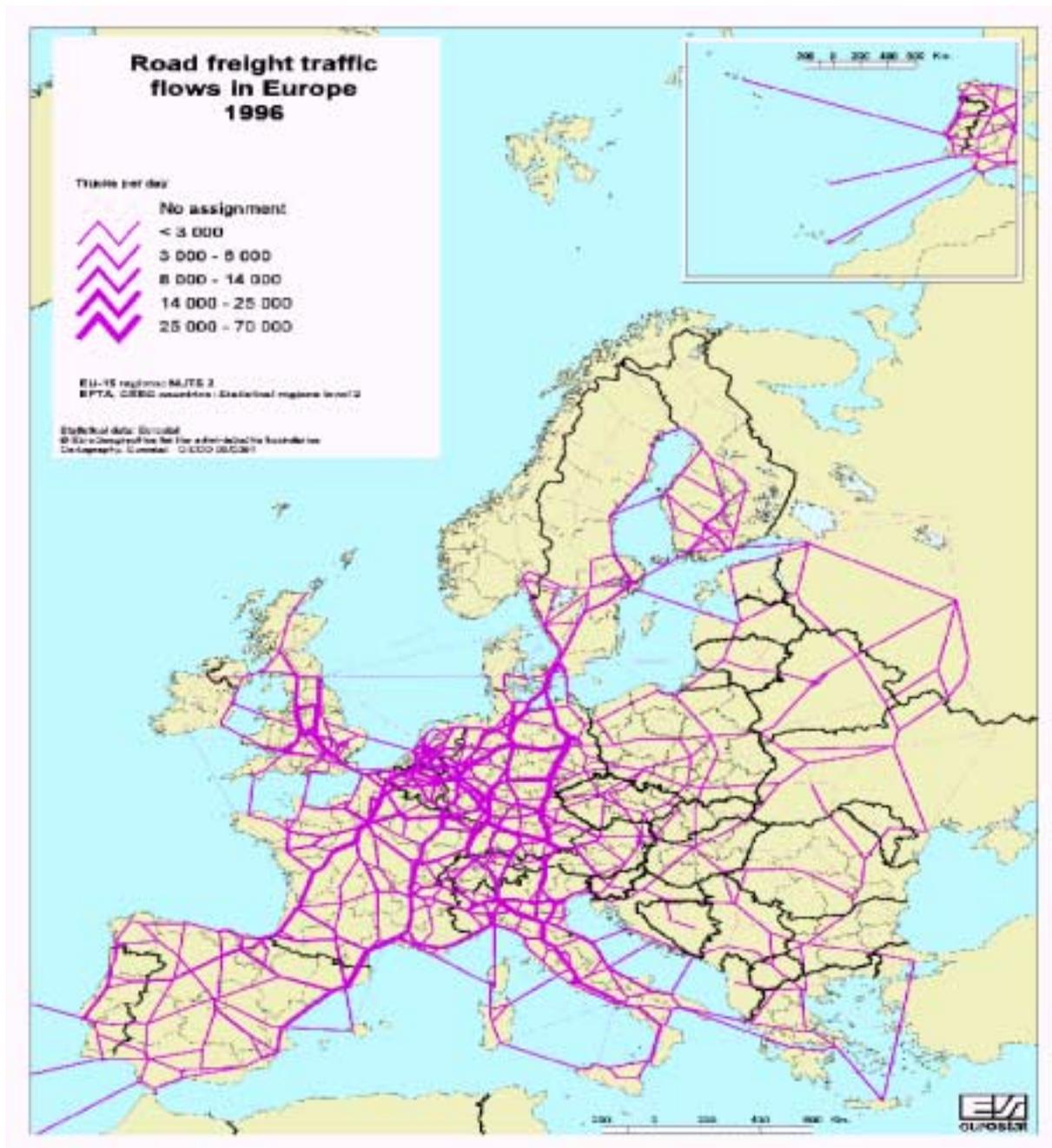


Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. Le transport dans les années 2000, questions clefs. CEMT, 2002.

De par sa position géographique, mais aussi son poids économique et démographique, la France est partie prenante aux principaux flux de transport internationaux en Europe occidentale. À cet égard, elle ne semble nullement marginalisée par rapport au grand isthme Nord-Sud reliant le Rhin au Pô.

⁵ L'ensemble des cartes qui suivent sont une représentation schématique des trafics prenant appui sur la capitale de chaque pays pour matérialiser les flux intra-communautaires.

Principaux corridors européens

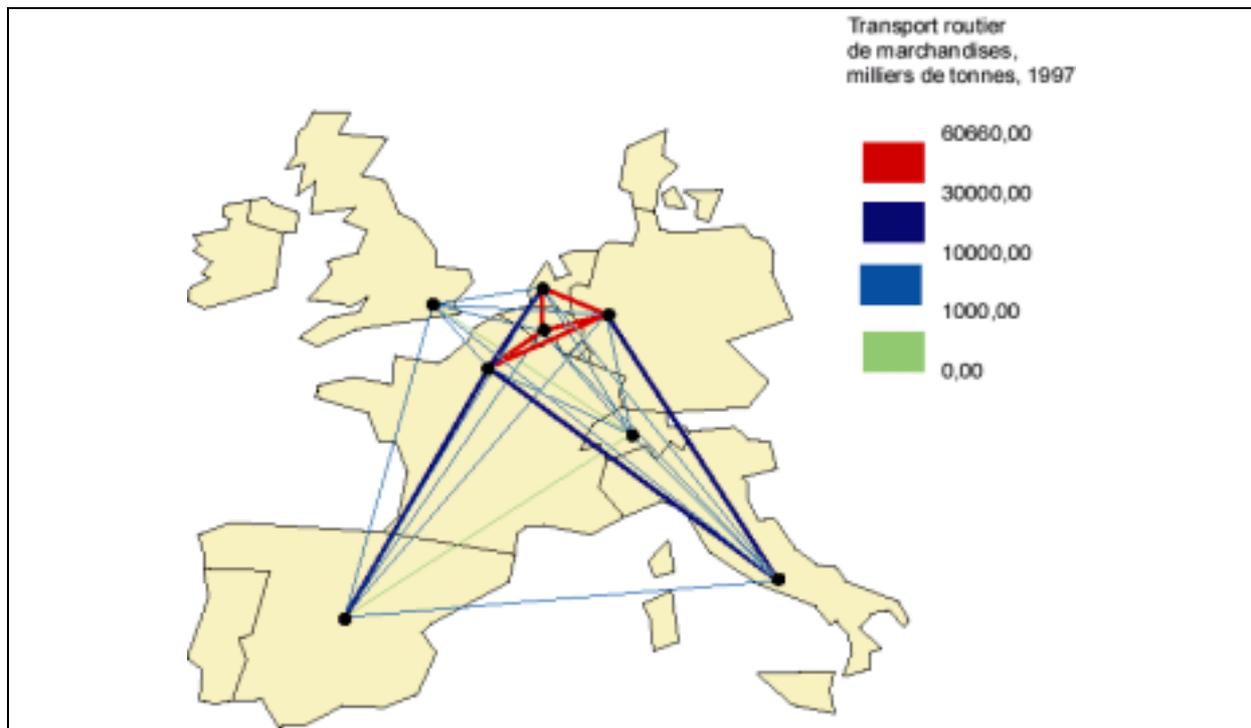


Le même examen, par mode, offre des situations plus contrastées.

- **Transport routier**

Le transport routier assure environ 45 % des transports internationaux intracommunautaires mesurés en tonnes, correspondant à 62 % de la valeur des échanges.

Principaux échanges routiers internationaux, France et pays voisins, tonnes, 1997



Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. *Le transport dans les années 2000, questions clefs*. CEMT, 2002.

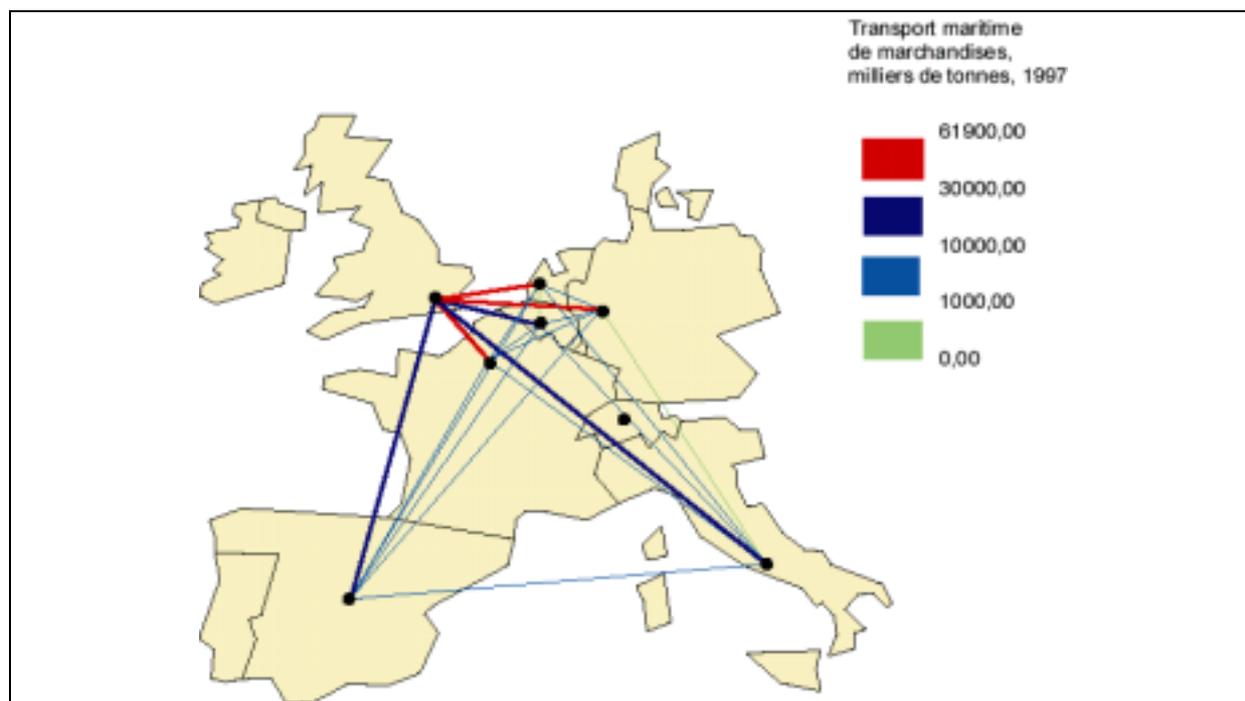
La France est à la fois un des principaux pays émetteurs et récepteurs de transport routier d'Europe occidentale et un des principaux pays de transit.

Le transit représente aujourd'hui 14% du trafic sur le réseau français. Le trafic international dans son ensemble représente quant à lui 50% de ce trafic. Si la question d'un transfert modal, pour alléger l'usage de la route, n'a guère de sens pour les liaisons à courte distance, elle prend tout son sens pour les liaisons longues. On verra que si le fer joue un rôle non négligeable vers l'Italie, il se montre particulièrement faible vers l'Espagne.

- **Transport maritime**

À l'intérieur de l'Union, le transport maritime assure 28 % des échanges en termes de tonnage, représentant 22 % de la valeur totale du commerce intracommunautaire. La mer joue donc d'ores et déjà un rôle très important.

Principaux échanges maritimes internationaux, France et pays voisins, tonnes, 1997



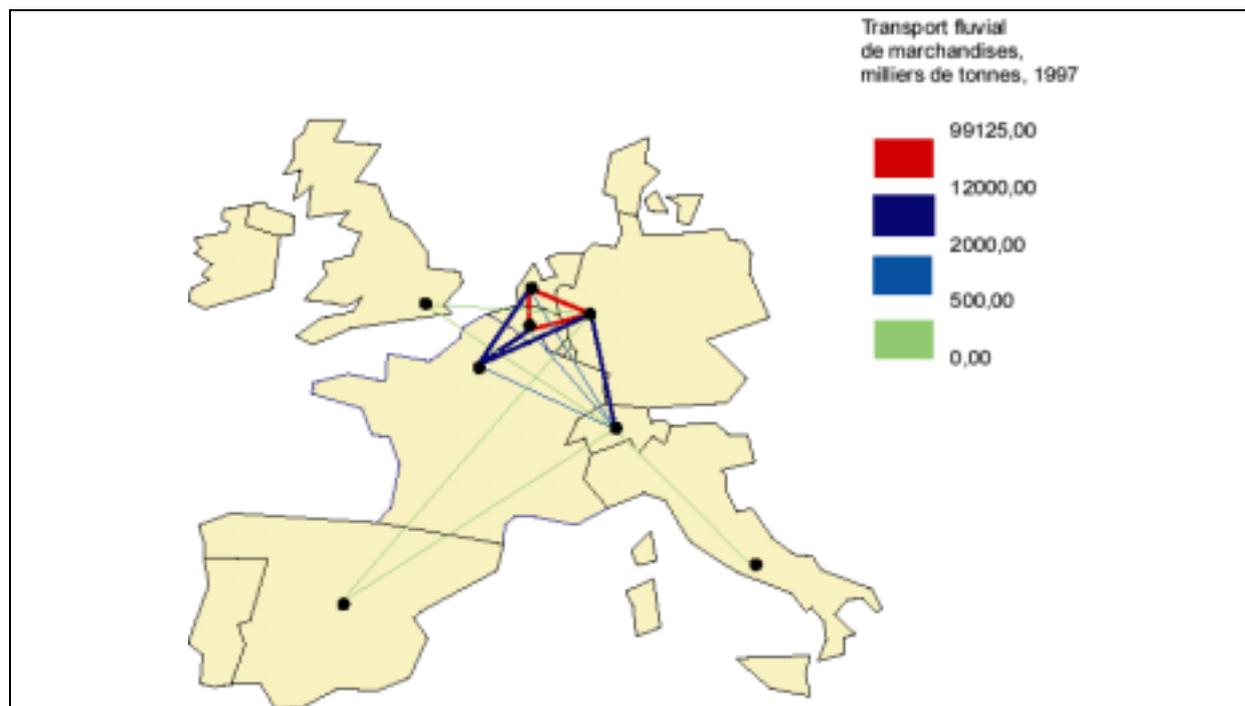
Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. Le transport dans les années 2000, questions clefs. CEMT, 2002.

La France ne montre pas une grande disposition à utiliser le transport maritime. Elle n'est que partiellement tournée vers la mer, malgré la longueur et la diversité de ses rivages, et ses principaux partenaires commerciaux sont à proximité, c'est à dire à portée de transport routier... Si le cabotage intra-européen se développe dans les années qui viennent, la France devra développer un savoir-faire, avec des opérateurs spécialisés et des organisations efficaces et intégrées de chaînes d'acteurs, qui lui font défaut par comparaison avec d'autres pays à plus forte tradition maritime. Mais ce constat pessimiste peut être inversé. Recourant aujourd'hui faiblement au cabotage quant d'autres pays européens font beaucoup mieux, la France dispose de marges de progrès très importantes en la matière.

• Transport fluvial

Si le transport fluvial assure une part non négligeable des échanges intracommunautaires exprimés en tonnes, soit 12 %, le transport fluvial voit son rôle limité, sous l'angle de la nature des marchandises transportées comme sous l'angle géographique. En valeur, les produits transportés par voie d'eau sont en effet généralement des produits de faible valeur (soit moins de 1 % des échanges), en dépit des cas souvent cités de transport de conteneurs pleins et d'automobiles. Peut-être ce phénomène de diversification de la voie d'eau vers des produits plus élaborés s'est-il amplifié depuis 1997, date de confection de la statistique ici étudiée. Quant au territoire de la voie d'eau, il est fixé par le réseau de ses infrastructures modernes, c'est-à-dire à grand gabarit. Il n'y a pas de réseau européen de voie d'eau, mais quelques axes qui, au long de leur zone d'influence, peuvent jouer un rôle important. C'est le cas du Rhin, ce pourrait être un jour le cas du Danube.

Principaux échanges fluviaux internationaux, France et pays voisins, tonnes, 1997



Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. Le transport dans les années 2000, questions clefs. CEMT, 2002.

La France ne peut utiliser la voie d'eau que dans les zones "mouillées", desservies par un cours d'eau ou un canal de grande ampleur. L'Île de France en particulier a recours intensément à ce mode pour son approvisionnement en matériaux de construction.

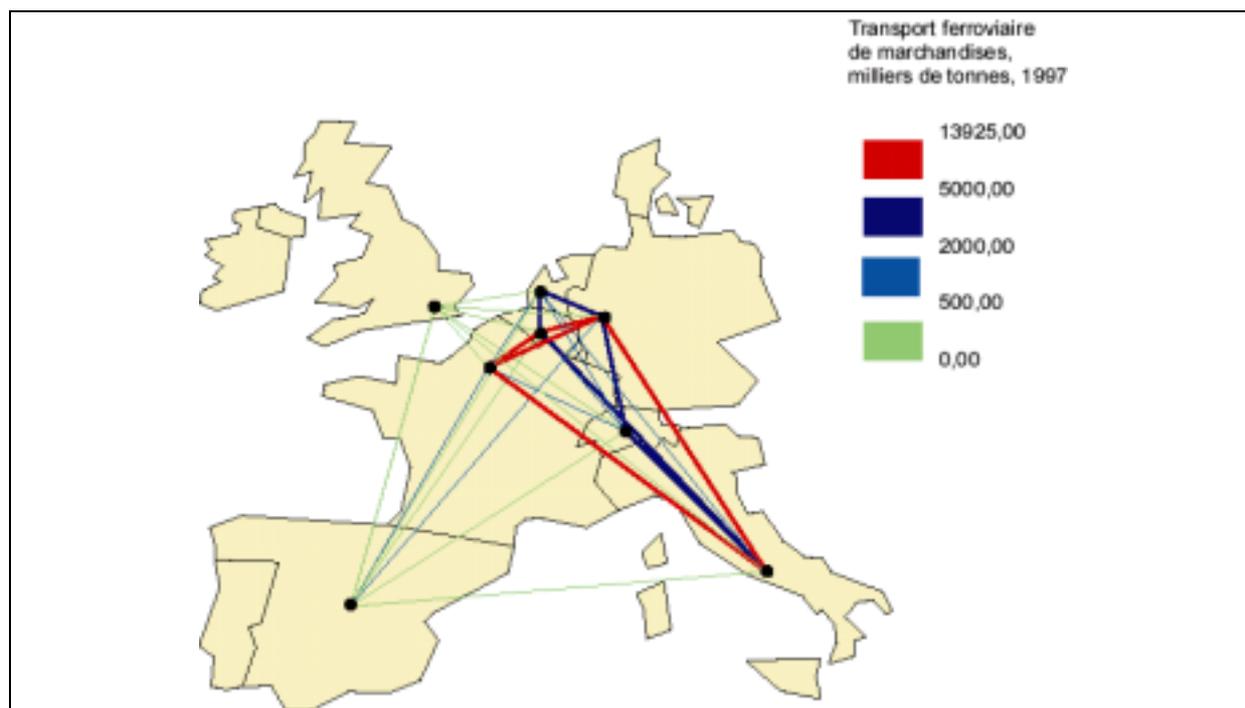
- **Transport ferroviaire**

Le rail joue un rôle limité dans les échanges internationaux intracommunautaires et extracommunautaires, puisqu'il n'assure le transport que de 5 % des tonnes, pour 4 % des valeurs, entre les pays de l'Union, et 4 % des tonnes, pour 2 % des valeurs, entre l'Union et ses voisins de l'Europe centrale et orientale.

Quant à la modestie du volume de transport utilisant le rail, elle s'explique par la conjugaison de plusieurs facteurs qui aboutissent à la mauvaise coordination des réseaux ferroviaires, encore organisés sur une base nationale. À l'insuffisance de compatibilité technique (liée aux différences d'alimentation électrique, de système de signalisation, de gabarit, quand ce n'est pas même d'écartement des voies) s'ajoute une insuffisante coopération commerciale et une mauvaise coordination opérationnelle. Chaque frontière nationale est ainsi un obstacle à la qualité de service et à la productivité du transport ferré.

L'avantage que le ferroviaire devrait tirer de la structure de ses coûts (lié à la manière dont ces coûts se répartissent entre coûts fixes et coûts liés à la distance) par rapport au routier sur la longue distance, ne lui fait guère gagner de parts de marché, dès qu'elle implique un franchissement de frontière.

Principaux échanges ferroviaires internationaux, France et pays voisins, tonnes, 1997



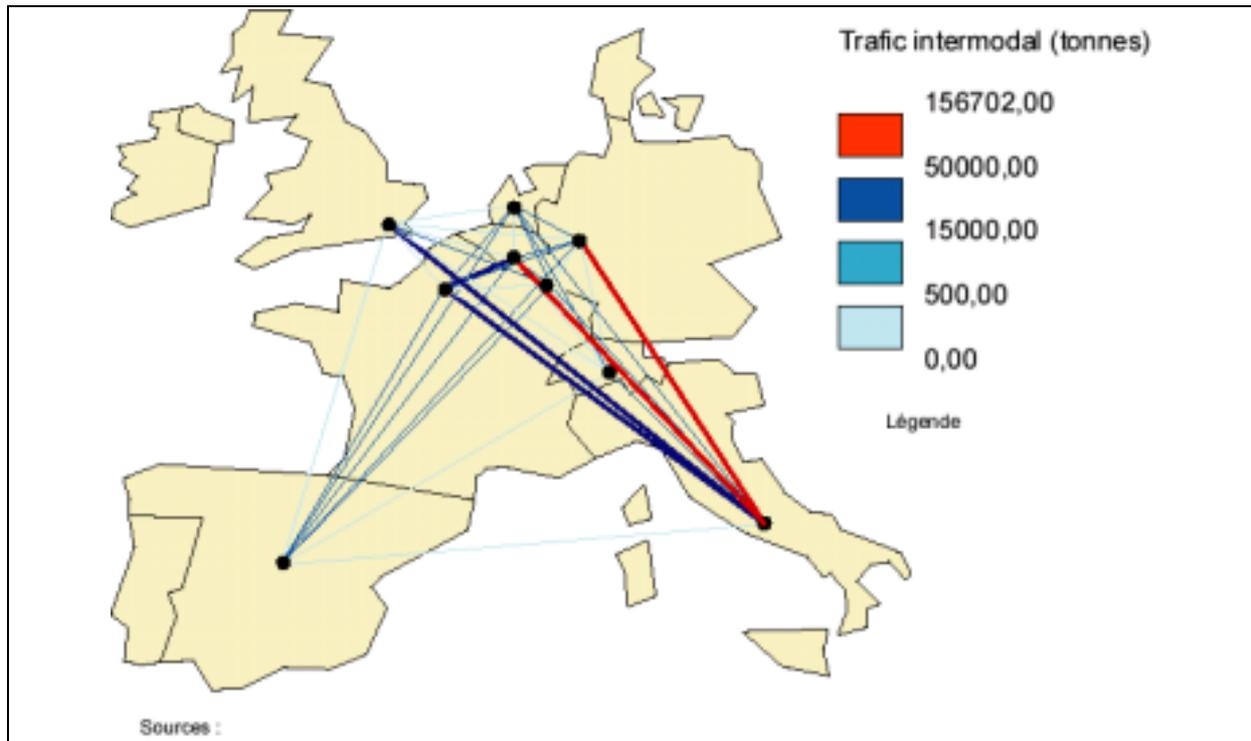
Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. Le transport dans les années 2000, questions clefs. CEMT, 2002.

Associée à trois des flux parmi les cinq premiers, la France joue un rôle important dans l'Europe ferroviaire (on sait que le transport international représente déjà plus de la moitié du trafic de fret de la SNCF). Mais l'Europe ferroviaire ne couvre que très inégalement l'Europe. La faiblesse du rail touche notamment les partenaires directs de la France que sont la péninsule ibérique ou la Grande Bretagne, qui avec le tunnel transmanche n'est plus une île. L'amélioration de l'efficacité du fret ferroviaire en France lui offrirait ainsi un large marché potentiel pour les échanges avec les pays voisins et le transit.

- **Transport intermodal rail-route**

Parmi les divers modes d'acheminement du fret en Europe, le transport intermodal rail-route revêt un intérêt particulier. En jouant des différentes fonctionnalités de la route, il donne accès au rail à partir de sites non "embranchés" tout en réduisant le coût des ruptures de charge par l'usage d'unités normalisées à cet effet (caisses mobiles, conteneurs, semi-remorques ad hoc). En réduisant l'usage du transport routier aux pré et post-acheminements terminaux, il en réduit les nuisances à la portion inévitable, tout en mettant à profit la productivité et les qualités environnementales et de sécurité du rail.

Flux internationaux de transport intermodal rail-route, France et pays voisins, tonnes, 1999



Source: Rapport Michel Savy pour la DATAR. CDR Everything on transport statistics, data 1970-2000, Eurostat

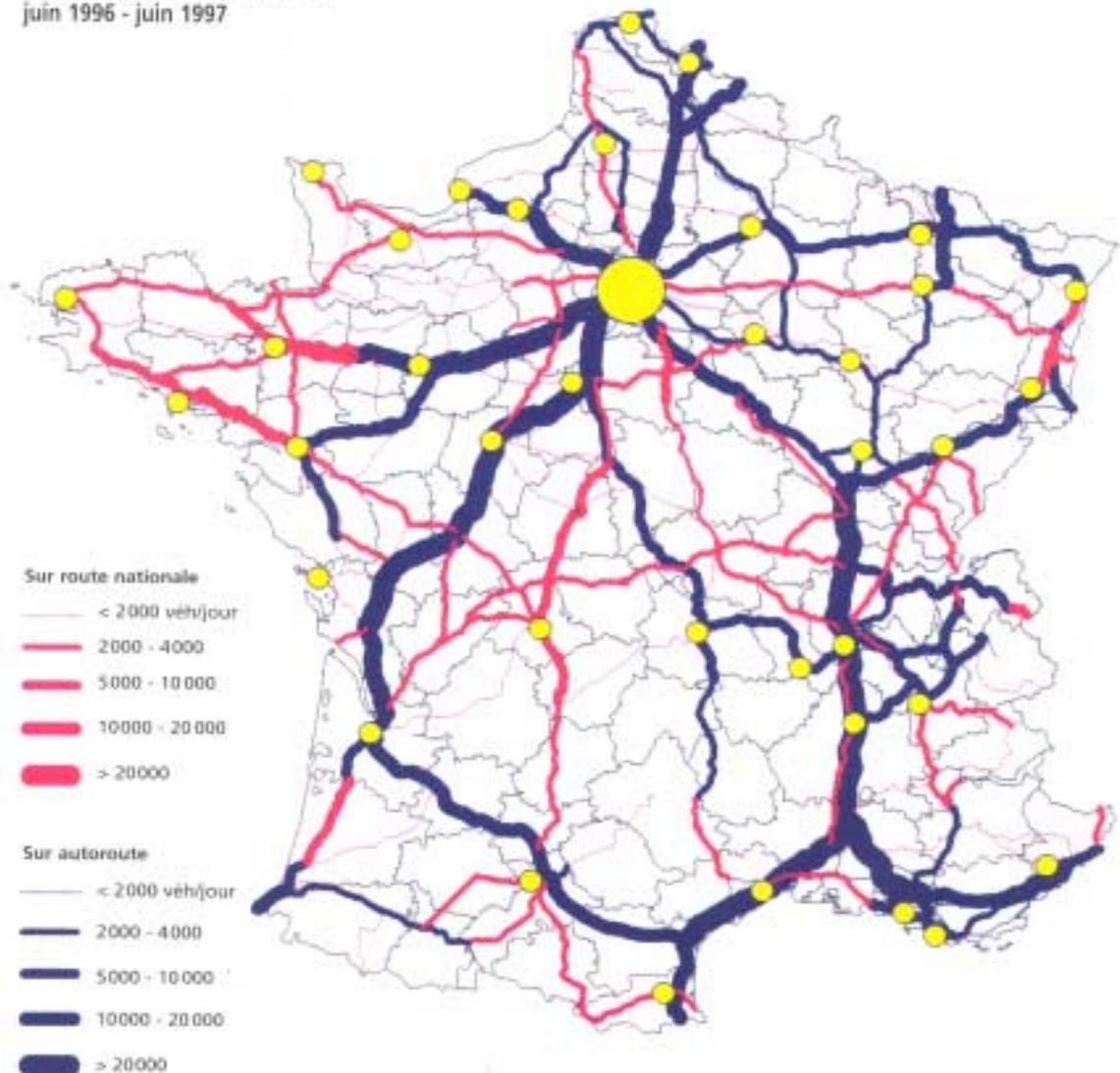
La France ne participe pas pleinement aux principaux flux et montre la faiblesse de son transport rail-route sur certains axes essentiels. On observe tout d'abord la faiblesse des échanges intermodaux entre la France et l'Allemagne, alors que ces deux pays sont les deux premiers co-échangistes dans l'Union et les deux premières puissances ferroviaires. Les flux les plus importants relient l'Italie à l'Allemagne et aux Pays-Bas et n'empruntent que très partiellement l'itinéraire français. Viennent ensuite les échanges entre la France et l'Italie, la Grande Bretagne et l'Italie, la France et la Belgique, qui passent nécessairement par le réseau français. Mais les flux intéressant la péninsule ibérique, qui utilisent aussi le réseau français, apparaissent singulièrement faibles, en dépit des longues distances qui devraient inciter chargeurs et transporteurs routiers à utiliser la technique rail-route.

Du point de vue des voyageurs

Les données disponibles concernant les déplacements voyageurs sont malheureusement plus anciennes ou plus disparates. La fréquentation du réseau routier national par les véhicules étrangers a fait l'objet d'une étude approfondie en 1996.

Circulation des véhicules légers en transit sur le réseau national

Trafic journalier moyen annuel
juin 1996 - juin 1997

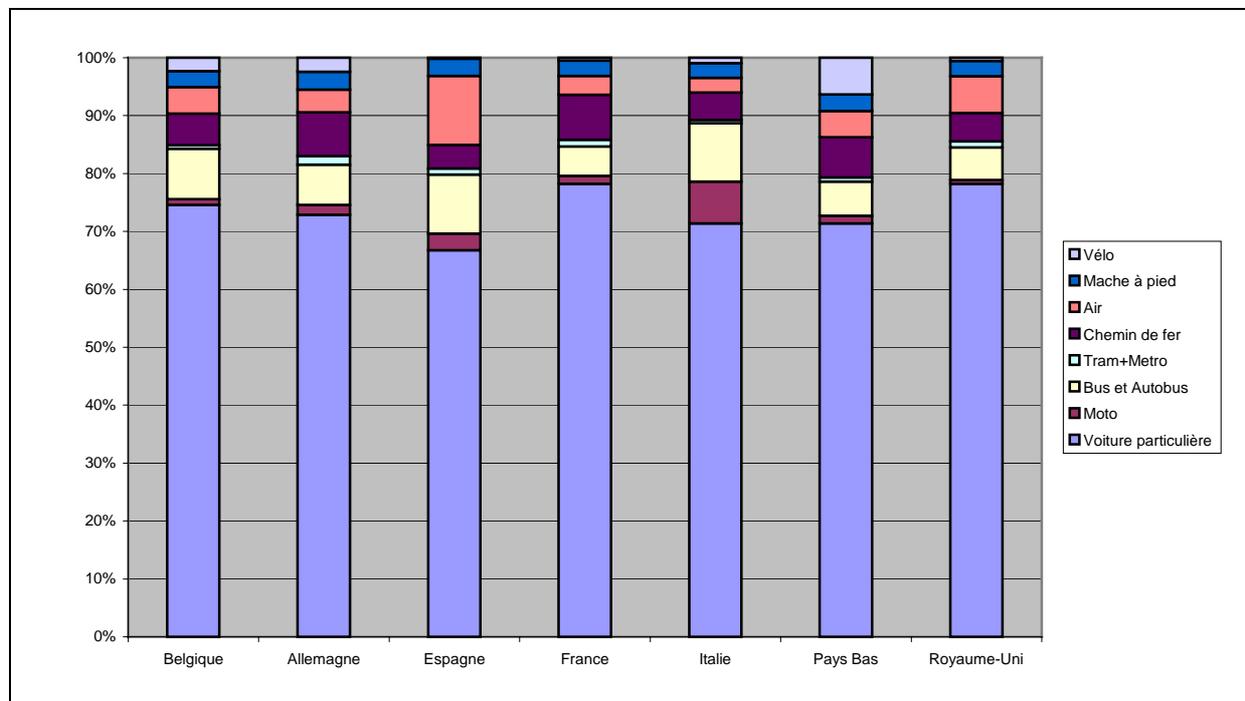


Source : SETRA – Enquête trafic 1996-1997

Cette année là, 10 % des véhicules légers sur autoroutes étaient immatriculés hors de France. Ils étaient 3,5 % sur les routes nationales (données en véhicules/jour). La répartition par nationalité était la suivante : Benelux 33,5 %, Allemagne 23,9 %, Royaume-Uni 11,2 %, Suisse 10,1 %, Italie 9,6 %, Péninsule Ibérique 7,1 %, Pays Scandinaves 0,9 %, Pays d'Europe Centrale 1,2 %.

A l'intérieur de ce système chaque pays présente des caractéristiques qui lui sont propres.

Répartition modale des voyageurs par pays en 2000 (% de passagers-kilomètres)



Source: Rapport Michel Savy pour la DATAR. EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2001, European Commission

La France se caractérise par la très forte utilisation de la voiture particulière en termes de partage modal sur la base des passagers-kilomètres, avant même le Royaume Uni, dont on sait qu'il a très peu investi dans la modernisation des modes collectifs lors des dernières décennies. Cette situation ne s'accompagne pas d'un taux de motorisation supérieur à celui des autres pays d'Europe, comme le montre la carte suivante, et relève donc à la fois de la taille et de l'organisation du territoire d'une part, des pratiques sociales de travail et de loisir d'autre part.

Les Français sont aussi, devant les Allemands, les plus intenses utilisateurs des chemins de fer (avec le développement du TGV depuis vingt ans). Ces différences reflètent bien sûr un ensemble complexe de facteurs disparates. Elles donnent toutefois une idée des répercussions potentielles d'une politique d'offre de transport sur le comportement des personnes, selon l'abondance et la qualité des solutions offertes.

Répartition modale du transport de fret par pays de l'Union (% t.km)

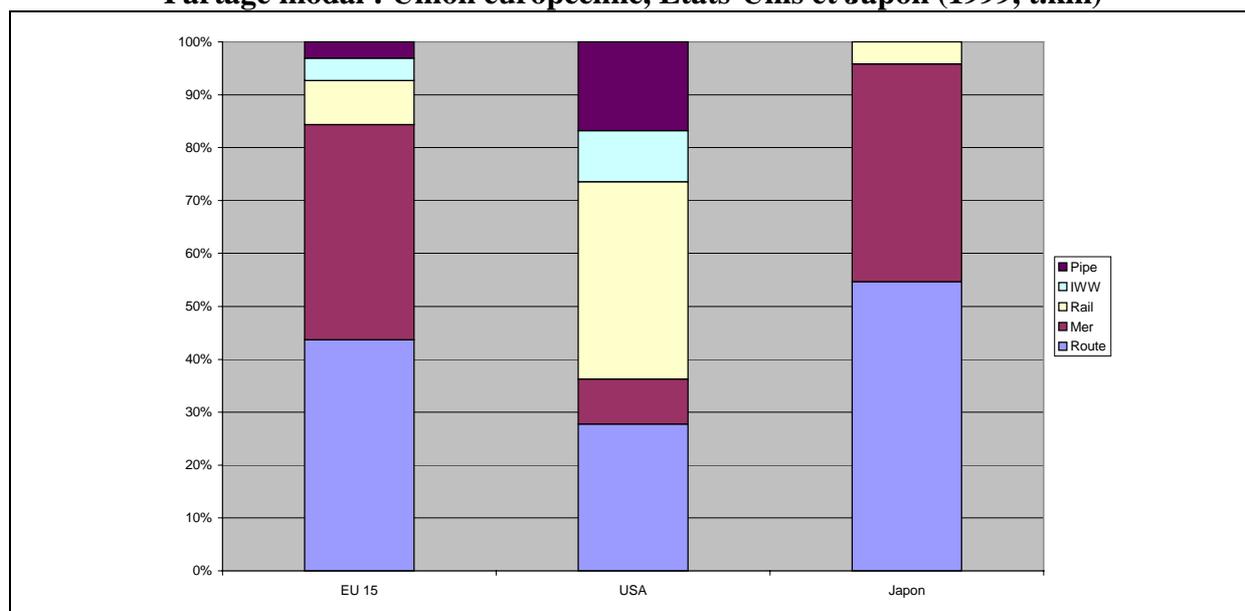


Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocketbook 2001, European Commission, 2001.

Si le caractère discontinu de son réseau y limite l'usage de la voie d'eau à l'échelle nationale, la France appartient aux pays qui utilisent le fer de façon non négligeable sur les acheminements à longue distance. La situation de transit du pays donne à ce mode un potentiel de trafic encore à développer.

Il est intéressant sur ce plan d'examiner la situation des 3 grands ensembles mondiaux

Partage modal : Union européenne, États-Unis et Japon (1999, t.km)



Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocketbook 2001, European Commission, 2001.

De ce graphique se dégagent deux enseignements primordiaux. D'une part, il confirme l'importance du transport maritime, y compris à l'intérieur de l'Europe, importance souvent ignorée des statistiques communément utilisées qui ne portent que sur les modes terrestres. Sur le modèle japonais, le cabotage maritime intra-européen, inséré autant que nécessaire dans des chaînes intermodales (avec les navires RO-RO ou les porte-conteneurs), est une des voies de croissance des échanges en Europe.

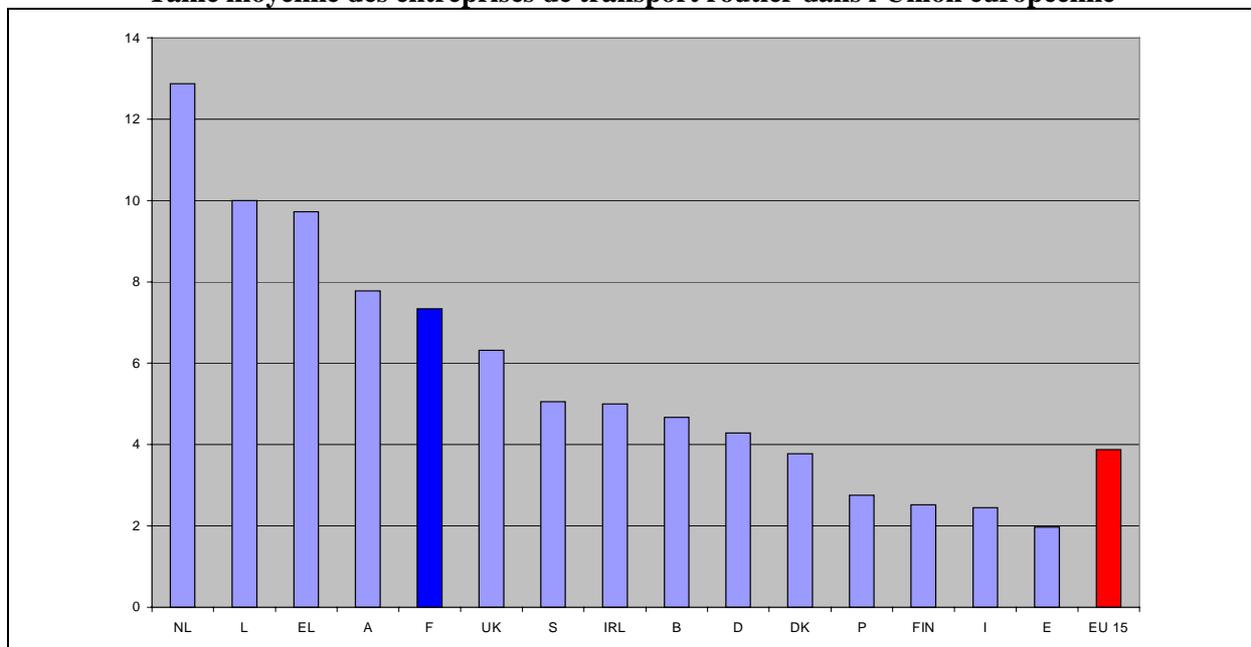
D'autre part, il souligne l'importance du rail, voire du fleuve quand la configuration des bassins s'y prête, dans les grands ensembles géographiques (les Etats-Unis). Avec l'allongement des distances lié au marché unique et à l'élargissement et sur le modèle américain, la part du rail pourrait augmenter sensiblement en Europe occidentale et centrale, à condition que les capacités, la qualité de service et l'efficacité du système ferroviaire connaissent un progrès radical.

B - Des acteurs eux-mêmes de plus en plus européens

L'eupéanisation du système de transports concerne évidemment également les acteurs de la filière. Encore très timide sur le plan ferroviaire⁶ (cette ouverture se met en place progressivement), elle est évidemment réelle dans le secteur du transport routier et de la logistique.

La structure de l'industrie française du transport routier se situe de façon assez favorable par rapport à la moyenne européenne. Si quelques pays montrent une concentration du secteur plus importante, la domination des très petites entreprises est au contraire plus forte encore dans les pays du Sud, où nombre d'opérateurs sont des travailleurs indépendants et non des entreprises à proprement parler.

Taille moyenne des entreprises de transport routier dans l'Union européenne



Source : Rapport Michel Savy pour la DATAR. *EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocketbook 2001, European Commission, 2001.*

⁶ Il faut toutefois rappeler la stratégie « très agressive » de la DB qui s'est rendue maîtresse désormais d'une grande partie des opérateurs du Nord et Nord-Est européen.

Pour les échanges terrestres de biens, la France est à la fois l'un des principaux pays émetteurs et récepteurs de transports routiers de marchandises d'Europe occidentale et l'un des tous premiers pays de transit. Parmi les modes terrestres, la route détient une part de marché nationale de 76% des tonnes kilomètres dont 24% sous pavillon étranger et 14% en simple transit. On assiste toutefois à un tassement de la croissance du pavillon routier national sur longue distance relativement aux pavillons étrangers.

Le pavillon français a chargé en 2000 5% du trafic européen de cabotage et 2,6% du trafic entre pays tiers. Toutefois quelques comparaisons d'Etat à Etat montrent la dégradation de la situation française. En 2000, le trafic France-Allemagne était assuré pour 8,2 millions de tonnes (ou 4,3 milliards de tonnes kilomètres) par le pavillon français quand le pavillon allemand réalisait 11,2 millions de tonnes (5,4 milliards de tonnes kilomètres) et les six autres principaux pavillons européens 1,8 million de tonnes (1,1 milliard de tonnes kilomètres). Même déséquilibre dans le sens Allemagne-France où les parts françaises représentaient 8,2 millions de tonnes (3,6 milliards de tonnes kilomètres) quand le pavillon allemand réalisait 11 millions de tonnes (5,6 milliards de tonnes kilomètres) et les principaux autres pavillons européens 1,8 million de tonnes (1,2 milliard de tonnes kilomètres).

Une analyse des flux franco-espagnols donne des résultats similaires, voire encore plus défavorables au pavillon français. Dans le sens France-Espagne, le pavillon français réalise 5 millions de tonnes (3,7 milliards TK) alors que le pavillon espagnol réalise 8,9 millions de tonnes (5,7 milliard TK) laissant une part résiduelle aux autres pavillons de 0,4 million de tonnes (0,3 milliard de TK). Dans le sens Espagne-France, le pavillon français réalise 4 millions de tonnes (3 milliards de TK), l'espagnol 6,9 millions de tonnes (5,4 milliards de TK) et les autres pavillons 0,4 million de tonnes (0,4 milliard de TK).

De telles comparaisons n'ont pas le même sens pour le trafic ferroviaire qui reste l'apanage exclusif ou quasi exclusif⁷ des compagnies nationales. On rappellera simplement que l'Allemagne et la France réalisent à elles deux la majorité du trafic ferroviaire européen et que le trafic international représente déjà plus de 50% du trafic fret de la SNCF

Dans le secteur de la logistique, la place de la France est moins assurée.

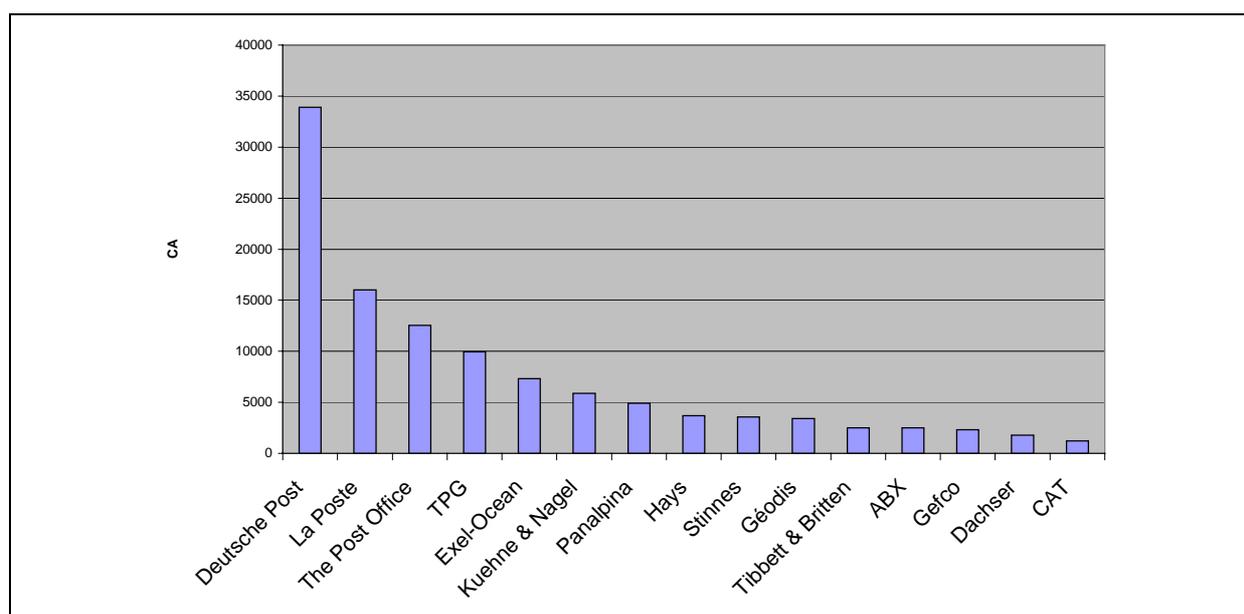
La structure même de l'industrie du transport de fret en Europe a été bouleversée lors de ces quatre dernières années. Lancé par la poste néerlandaise, bientôt suivi par la poste allemande et, dans une moindre mesure, par les postes française et britannique, un mouvement de concentration sans précédent, et qui n'est pas encore arrivé à un point d'équilibre, même provisoire, a constitué des groupes d'une taille, d'une envergure géographique et d'une palette de services inconnues jusqu'alors.

Les groupes postaux, à forte participation publique, sont aujourd'hui les premiers opérateurs européens, situation paradoxale puisqu'elle est advenue en pleine vague de libéralisation du marché du transport, et poussée par cette libéralisation elle-même : c'est pour se préparer à la mise en concurrence de leurs marchés traditionnels que les diverses postes ont voulu élargir, sectoriellement et géographiquement, leur périmètre. Pour l'heure, la situation est très inégale puisque le groupe de la Deutsche Post⁸ affiche un chiffre d'affaires double de celui du second groupe, celui de la poste française.

⁷ Sur le réseau allemand ouvert à la concurrence, la DB réalise encore 95% des trafics.

⁸ Acquisitions de la Deutsche Post AG : DHL, Securicor (UK), Trans-O-Flex (Allemagne), Ducros (France), Danzas (Suisse), Nedlloyd (Pays Bas), ASG (Suède), Air Express International, BPD (Belgique), TNT Netlog,

Chiffre d'affaires des plus grands groupes (2000, M €)



Sources : divers sites Internet - Rapport Michel Savy pour la DATAR

Les plus grands opérateurs européens (Deutsche Post avec quelque 100 milliards d'Euros pour l'ensemble du groupe qu'elle contrôle) accèdent à une taille comparable à celle des américains, UPS (plus de 180 G €!) et Fedex (110 G €).

La position des opérateurs français n'est pas des plus fortes en Europe. Géodis arrive en dixième position, Gefco en treizième, et enfin la CAT a été vendue par son actionnaire originel, Renault. Les grands commissionnaires internationaux sont plus volontiers allemands ou suisses, les grands logisticiens sont britanniques. Les néerlandais, réputés les premiers transporteurs et logisticiens en Europe, ont un tissu dense et compétitif de petites et moyennes entreprises mais n'ont plus de grands opérateurs nationaux indépendants et accueillent les filiales de groupes européens et américains. Les entreprises italiennes, et dans une moindre mesure espagnoles, sont elles aussi passées sous contrôle étranger.

Sans doute, la Poste française apparaît en deuxième position dans ce classement car le marché postal français, encore du ressort du monopole de service public, est de grande taille. Dans un classement qui ne retient que les activités concurrentielles du colis et de la logistique, la place de La Poste vient loin après ses homologues allemande et néerlandaise.

La Deutsche Post apparaît également comme le seul groupe présent de façon significative, et souvent en position de leader, sur tous les métiers inventoriés.

Allemagne), ITG (Allemagne), GP Paketlogistik (Suisse), Guipuzcoana (Espagne), MIT (Italie), Sevisco (Pologne), Quickstep (Autriche, Suisse, Tchéquie), Van Gend & Loos (Bénélux), Sernadis, Arcatime (France), etc.

Spécialisation / polyvalence des groupes

	Courrier grand public	Exp. intégré international	Messagerie	Transport routier	Commission	Logistique
Deutsche Post	X	X	X	X	X	X
La Poste	X		X			
The Post Office	X		X			
TPG	X	X	X			X
Exel - Ocean					X	X
Stinnes				X	X	X
Kühne & Nagel					X	X
Panalpina					X	X
Dachser			X	X	X	X
Géodis			X	X	X	X
Hays			X			X
ABX			X	X	X	X
Tibbet & Britten				X		X
Gefco			X	X	X	X
CAT				X	X	X

Dans le domaine de l'armement maritime, les européens comptent parmi les premiers dans le monde pour le transport de containers. Le Danois Maersk est le leader mondial suivi du britannique-néerlandais P & O Nedlloyd. Le troisième Evergreen est taiwanais, le quatrième Hanjin Senator coréen et le cinquième, mediterranean Shipping Co, suisse. La France n'est pas représentée dans ce palmarès, reflet sans doute de la médiocrité de ses places portuaires.

C – Un cadre communautaire qui s'affirme

Cet état des lieux « européen » ne serait pas complet sans que ne soit évoquée, même brièvement, la politique communautaire en la matière.

Bien qu'étant considérée comme une des politiques fondatrices selon le traité de 1957 créant la CEE (au même titre que la politique agricole), la politique des transports ne fut vraiment lancée que presque vingt ans plus tard, après un arrêt de carence de la Cour de justice européenne en 1985.

Deux livres blancs et un certain nombre de directives sont venus depuis engager un processus d'harmonisation et de libération du secteur.

Le *Livre Blanc* de 1992 portait principalement sur la libéralisation des marchés du transport, considérée comme le meilleur levier pour augmenter l'efficacité du dispositif, y compris pour dynamiser le fer et rééquilibrer le partage modal, souhaité par ailleurs. Depuis ce premier livre blanc, la libéralisation des marchés routier, fluvial et aérien a été acquise (le transport maritime étant ouvert depuis plus longtemps), mais la directive 91-440 relative au rail a été transposée de façon très diverse et souvent tardive dans les différents pays, et l'ouverture du rail à la concurrence est encore largement à construire.

Le nouveau Livre blanc de 2001 reprend les mêmes préoccupations, mais y ajoute une ambition forte sur la "durabilité" du système de transport, entendue selon ses trois dimensions usuelles : économique, sociale et environnementale. Le Livre blanc insiste donc sur la sécurité, les conditions de travail dans les industries du transport, la cohérence territoriale et le meilleur respect de l'environnement. Cette orientation plus radicale n'est pas allée sans débats internes à la Commission (débats qui ont retardé un certain temps son approbation et sa diffusion), ni sans débats externes depuis sa mise en circulation. Deux thèmes cristallisent la discussion :

- le souhait d'un transfert modal de la route vers les modes alternatifs (avec notamment le développement des transports collectifs urbains et interurbains pour les voyageurs, du transport ferroviaire, fluvial, maritime et intermodal pour le fret),
- le "découplage"⁹ de la croissance économique (qu'il faut maintenir au meilleur niveau possible) et de la croissance des transports (qu'il conviendrait de contenir).

A l'approche libérale des transports, Bruxelles entend désormais substituer un cadre plus interventionniste, intégrant les problèmes d'environnement.¹⁰

Les perspectives très proches de l'élargissement de l'Union faisant redouter une augmentation des trafics, sur des réseaux insuffisamment dimensionnés ou mal connectés, ont conduit la commission à reprendre l'initiative à travers un projet de communication en préparation. Cette communication est destinée à assurer une meilleure coordination des financements publics et privés des RTEs, épaulée par la mise en œuvre de systèmes de tarification de l'usage des infrastructures encadrées au niveau communautaire et qui pourrait être accompagnée d'un service européen de télépéage.

Dans ce cadre renforcé, les réseaux de transports transeuropéens devraient voir leur rôle accru.

L'harmonisation, la jonction et le développement des infrastructures à l'échelle du continent européen sont apparus comme des instruments clés pour permettre la circulation des marchandises et des personnes à l'intérieur de l'Europe et renforcer la cohésion économique et sociale de l'Union européenne.

L'instrument retenu a été celui des réseaux trans-européens, qui fait depuis Maastricht l'objet d'un chapitre particulier du traité. Son objectif est de réaliser l'interconnexion nécessaire entre les sous-systèmes nationaux, qui restent la structure portante du trafic. La moitié environ du trafic total de marchandises et de passagers au sein de l'Union européenne est aujourd'hui concernée par ces réseaux.

⁹ Le terme de découplage, utilisé par le livre blanc de l'Union européenne, signifie que le taux de croissance de la demande de transport ne serait plus lié au taux de croissance de l'économie.

¹⁰ Extrait des conclusions du Conseil informel transport-environnement des 14 15 et 16 septembre 2001 : « ...la mise en œuvre d'ici 2004 d'un système équitable et efficace au niveau communautaire pour une tarification couvrant les coûts environnementaux est jugée cruciale (...) L'internalisation progressive des coûts externes tant sociaux qu'environnementaux doit maintenant être mise en œuvre dès que possible. Afin d'assurer l'efficacité et l'équité de tels instruments, évitant toute distorsion de concurrence, il est nécessaire que leur instauration se fasse dans la mesure du possible sur la base de principes communs minimums au niveau européen, tels ceux du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur. »

Au début des années 1990, les premiers schémas européens ont été adoptés, lignes ferroviaires à grande vitesse, transport combiné, autoroutes, voies navigables. Ils concernent 75000 km de routes, dont 27% encore à réaliser, 80000 km de lignes ferroviaires dont 29% restent à réaliser, 381 aéroports, 273 ports maritimes et 210 ports intérieurs. Par la suite, en 1994 lors du Conseil européen d'Essen, une impulsion particulière a été donnée à 14 grands projets participant de ces schémas.

En 1996 une décision européenne a fixé les orientations pour le développement du réseau trans-européen de transport regroupant dans un cadre unique de références les schémas existants pour les différents modes de transport et les critères pour la sélection et le soutien financier communautaire des projets d'intérêt commun.

Au delà du territoire des 15 états membres actuels, les réseaux trans-européens de transport sont amenés à se prolonger vers les pays d'Europe centrale et orientale, au travers du processus TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment), mis en place dans les pays candidats et qui a dessiné les grandes lignes d'un réseau qui s'inscrit dans le cadre des corridors pan-européens. Il s'agit de 18000 km de routes, 20000 km de voies ferrées, 38 aéroports, 13 ports maritimes et 49 ports fluviaux.

Toutefois, les schémas de RTE sont des documents d'orientation sans véritable force de prescription. Couvrant généreusement le territoire des Etats membres d'équipements nouveaux et puissants, ils résultent souvent davantage de l'addition des souhaits des uns et des autres plus que d'un arbitrage –techniquement et politiquement difficile – établissant des priorités, c'est-à-dire des préférences. Les ressources communautaires qui leurs sont consacrées restent en outre modestes hors des pays dits de la cohésion. De fait, la subsidiarité demeure forte en matière d'infrastructures, par comparaison avec les efforts de libéralisation du marché du transport, de l'attribution des concessions de services publics ou des appels d'offres pour réaliser les ouvrages que la politique de la concurrence impose désormais aux États.

D - Situation des principaux partenaires de la France

Il n'est pas sans intérêt, au terme de ce bref éclairage européen, de présenter les traits caractéristiques des politiques de transports menées chez nos plus proches voisins et de souligner les points d'interaction qu'elles pourraient avoir avec le système français.

Allemagne

L'Allemagne a, comme les autres pays, largement libéralisé son système de transport (alors que, par exemple, la fixation administrative des prix du transport de marchandises était encore en vigueur au début des années 90). Cette réorientation se déroule avec deux soucis :

- le développement durable (une taxe écologique sur les carburants a été mise en place),
- le soutien des opérateurs allemands dans leur expansion internationale et notamment européenne (qui est patente pour DB et DP).

Du côté des opérateurs, la Deutsche Post est le premier groupe européen de transport et de logistique (et devient, pour l'express et la commission de transport, un acteur "global"). En rachetant récemment Schenker, la Deutsche Bahn, première compagnie ferroviaire de l'Union, se donne les moyens d'être parmi les grands opérateurs multimodaux et logistiques des années

à venir. Elle contrôle déjà l'activité de fret des chemins de fer néerlandais et danois et cherche de nouvelles alliances (comme avec la compagnie BLS en Suisse). À cette fin, l'entreprise revendique une application effective de l'ouverture des réseaux voulue par la réforme européenne, et souligne l'apparition en Allemagne de nouveaux opérateurs de fret ferroviaire et l'ouverture des appels d'offres pour les transports régionaux de voyageurs. Pour autant, la DB détient encore 95 % du marché. Cette ouverture interne légitime son effort d'expansion européenne. La relation avec la SNCF constitue un point clef : selon que ces deux entreprises coopéreront ou s'affronteront, le paysage ferroviaire européen sera différent.

Parmi les décisions publiques récentes, la création d'infrastructures modernes vise à assurer à la fois la mobilité et la durabilité : le Plan des infrastructures fédérales de 1992 est remis à jour avec un programme d'investissement transitoire entre 1999 et 2002. Les transports "propres" et notamment le rail sont soutenus en substitution à la route et à l'avion. En termes de fiscalité et de tarification des infrastructures, l'évolution est notable avec l'instauration d'un péage proportionnel aux kilomètres pour les poids lourds sur l'ensemble du réseau (chaque véhicule étant suivi par GPS), alors que ce pays sans péage avait choisi il y a peu, selon les recommandations de la Commission, le système de l'Eurovignette. Il s'agit, de manière délibérée, d'organiser une concurrence équitable entre les modes, et notamment de ne pas pénaliser le fer quant à l'accès aux infrastructures.

Deux facteurs géographiques et politiques essentiels restent sous-jacents à toutes les mesures sectorielles :

- l'effort permanent pour moderniser les Länder de l'Est (à lui seul, le réseau ferré de l'Est du pays a reçu 25 milliards d'Euros de 1994 à 2000).
- la position centrale du pays dans le continent européen. L'Allemagne est un pays de transit, avec les sujétions correspondantes en termes de charge sur les infrastructures et de nuisances diverses, elle est aussi le point de passage et le prestataire obligé de bien des échanges, qui iront se renforçant avec l'élargissement de l'Union.

La dimension géographique est ainsi essentielle pour comprendre la politique allemande. D'une part, le pays a la taille et le poids démographique et économique lui donnant une cohérence productive propre (le taux d'ouverture de l'économie est relativement bas). La politique allemande de transports est d'abord une politique nationale. D'autre part, le pays est au cœur de la nouvelle Europe et veut y jouer un rôle central. Le renforcement intérieur et l'extraversion européenne et mondiale sont ainsi dialectiquement liés. Le déplacement de la capitale de Bonn à Berlin renforce ce mouvement. Avec l'élargissement, les nouveaux Länder ne sont plus une frontière périphérique, mais une interface avec de nouveaux marchés. L'hinterland de l'Allemagne s'étend à toute l'Europe centrale, méridionale et septentrionale. Hambourg affirme son rôle de port des PECO, mais l'Allemagne a aussi une façade sur la Baltique, tandis que la liaison fluviale Rhin-Main-Danube attend d'être remise en circulation après la guerre yougoslave.

En matière de transport de fret, la concurrence géographique entre la France et l'Allemagne porte surtout sur les flux Nord-Sud de l'isthme européen, selon que les trafics entre les ports du Nord et l'Italie passeront par la rive droite ou la rive gauche du Rhin. Elle existe aussi pour le découpage des hinterlands portuaires (par exemple, Le Havre réussira-t-il à élargir le sien en direction de l'Europe centrale, par le corridor ferroviaire vers l'Est ?) et pour les aéroports (Paris et Francfort sont parmi les trois premiers hubs européens).

L'approche par la concurrence n'est pas la seule pertinente : la continuité des réseaux allemand et français est également un enjeu important pour les deux pays¹¹, qui sont l'un pour l'autre les premiers partenaires économiques. L'effet frontière reste fort pour les flux de marchandises, il est même exceptionnellement élevé pour les flux ferroviaires, anormalement bas entre deux pays disposant d'un chemin de fer puissant. Cet objectif vaut aussi pour les infrastructures routières et pour le TGV Est.

Belgique

Conformément à sa position géographique au cœur du noyau dense de l'Europe du Nord-Ouest et à sa taille, la Belgique est un pays très « extraverti ». Elle importe et exporte plus qu'elle ne produit et ne consomme, et joue par conséquent un rôle d'intermédiaire commercial pour d'autres pays proches. Densément peuplée, elle dispose d'une densité d'infrastructures parmi les plus fortes. Son appareil de transport est puissant, avec notamment les ports d'Anvers et de Zeebrugge.

Le chemin de fer joue un rôle important, notamment pour la desserte portuaire. La SNCB demeure une entreprise intégrée. Cette entreprise publique demeure, avec l'aéroport de Bruxelles, une des dernières institutions fédérales belges, les autres modes de transport étant désormais du ressort des régions. Un plan 2001 – 2012 prévoit un investissement de l'ordre de 17 milliards d'Euros, y compris la construction du RER de Bruxelles. Ainsi, dans le cadre de ses prérogatives régionales, la Flandres, région économiquement la plus puissante, met l'accent sur la voie d'eau comme alternative à la route (c'est aussi le cas aux Pays Bas).

La Belgique est, pour la France, un interlocuteur important et obligé pour toute politique de transport, notamment en termes d'infrastructures. La frontière entre les deux pays est longue et facile à franchir. L'abaissement des obstacles au marché unique fait du Nord de la France et du Benelux une seule "Euro-région logistique", tant pour ce qui concerne l'aménagement de plates-formes que pour l'organisation des opérations et l'appareil de distribution.

En outre, les conceptions du service public, élément important de toute politique des transports, y sont proches des conceptions françaises et permettent des positions communes dans une Europe où la notion même n'a pas la même force. Le développement coordonné des infrastructures et des services entre les deux pays est évidemment nécessaire. Ce fut tout récemment le cas pour le développement du TGV (et le succès commercial de Thalys surpasse les prévisions), c'est également vrai en matière autoroutière et fluviale. Le projet d'infrastructure fluviale nouvelle le plus significatif en France est la liaison Seine-Nord. S'il voit le jour, il débouchera précisément sur le réseau belge et, au-delà, sur le réseau allemand et néerlandais.

Espagne

La croissance économique espagnole des trente dernières années s'est accompagnée de la croissance des transports, de passagers comme de marchandises, la plus rapide d'Europe ! Ce mouvement s'est alimenté du rattrapage économique qui a suivi le rétablissement de la démocratie et l'adhésion à la Communauté européenne. Pour l'économie espagnole, une question clef est de rester compétitif sur le marché européen en dépit d'une localisation excentrée (mais cette position pourrait évoluer en fonction du resserrement des liens avec les

¹¹ La question du prolongement du TGV Est vers l'Allemagne en est une illustration qui joue aussi sur la gestion de la « sortie » des futurs tunnels suisses.

pays du sud de la Méditerranée désormais engagés dans un accord de libre échange avec l'Union).

En matière de voyageurs, tous les modes ont été mis à contribution, y compris le TGV qui constituera bientôt un réseau national, aux normes de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et non aux normes ibériques. La création des autoroutes a été très rapide et n'est pas achevée, financée de façon diverse d'une région à l'autre, ce qui crée bien sûr des distorsions entre celles bénéficiant de la gratuité et celles où l'on acquitte un péage, mais les tentatives de péréquation ont pour l'heure échoué.

Pour le fret, la prééminence va à la route, y compris pour des trajets à longue distance (et, pour toutes les liaisons internationales, en transit inévitable à travers la France, en suivant les itinéraires atlantiques ou méditerranéens). La structure de la branche routière est très atomisée, selon un modèle "sudiste" de compétitivité, face aux entreprises plus structurées et qualifiées du Benelux, par exemple. Le fret ferroviaire reste très limité, en dépit des dimensions du pays qui lui sont a priori favorables. L'interopérabilité avec les autres réseaux ferrés européens est mauvaise, la différence d'écartement des rails entraînant des délais et des coûts additionnels.

Il faut aussi souligner l'importance du transport maritime, y compris à usage interne. Algesiras est devenu un des principaux "hubs" de Méditerranée pour le trafic de conteneurs. Les trafics se développent avec le Royaume Uni (28 % du total intraeuropéen), l'Italie (20 %), la France (13 %) et les Pays Bas (12 %). Le renforcement du cabotage maritime international de l'Espagne intéresse directement la France, en ce qu'il allègerait d'autant le transit routier à travers son réseau.

Plusieurs des projets prioritaires de la Commission concernent la péninsule ibérique, et se répercutent directement sur la France (avec bien évidemment le projet Perpignan-Figueras).

Le retour de l'Espagne dans l'ensemble européen a bouleversé la donne pour le Sud-ouest français. Hier « cul-de-sac », cet ensemble de régions voit s'ouvrir désormais des potentialités de développement considérables et promeut de nouvelles traversées des Pyrénées.

Italie

L'Italie a connu, ces trente dernières années, une croissance très rapide de ses flux de transport, de personnes comme de marchandises. Le développement économique a été vif, avec parfois des formes spatiales qui ont fait école à travers l'Europe (les districts industriels de la "troisième Italie"). Le caractère polycentrique du pays (entre Rome, la capitale politique, Milan la capitale économique et les autres métropoles) engendre d'intenses déplacements professionnels. Les échanges de biens sont très consommateurs de transport, du fait de la taille et de la forme très allongée du territoire national (qui comprend en outre de grandes îles très peuplées appelant une desserte maritime puissante) et du fait de sa position au Sud du marché européen.

L'équipement du pays a pris un certain retard, la congestion des réseaux devient un obstacle. Dans le mouvement de l'intégration du marché européen, l'accès à l'Europe du Nord-Ouest (le delta du Rhin) est un enjeu crucial, l'Italie jouant en outre un rôle charnière pour les relations avec l'Europe du Sud-Est et le bassin méditerranéen (ce rôle a été encore amplifié avec la montée en charge du corridor adriatique pendant la guerre en Yougoslavie).

Le partage modal du fret a montré la faiblesse du rail, hormis pour les relations internationales. La route est l'instrument de transport intérieur primordial. La géographie interdit le développement du transport fluvial à grande échelle, elle impose en revanche un transport maritime puissant, qui pourrait s'étendre au cabotage intra-européen dans les années qui viennent si les conditions réglementaires et d'organisation de ce type de transport intermodal sont mises en place. De puissantes entreprises internationales de manutention portuaire, éventuellement liées à des grands armements, ont intégré plusieurs ports italiens dans des réseaux mondiaux. Le "hub" de Gioia Tauro est devenu en quelques années le premier de Méditerranée pour les transbordements de conteneurs.

L'Italie s'est dotée d'un programme ambitieux comprenant pas moins de 21 projets d'infrastructures prioritaires, pour un montant de 23 milliards d'Euros ! Mais les délais de ce programme (2002-2004) laissent largement perplexe.

Le franchissement des Alpes est une question clef, qui ne se limite pas aux ouvrages centraux mais inclut la bonne qualité de l'ensemble du réseau. Les difficultés budgétaires, tant du côté français qu'italien, pèsent sur le projet de la liaison Lyon-Turin, tandis que les tunnels suisses sont en cours de réalisation. Tout en poursuivant les discussions avec le partenaire français, le gouvernement italien sait qu'il disposera bientôt de nouveaux débouchés, indispensables, vers le Nord de l'Europe. Ces flux éviteraient alors le territoire français¹².

Pays Bas

Le transport est une des industries majeures de l'économie néerlandaise. Dans un pays où une part notable du territoire a été conquise sur la mer au fil des siècles, la politique d'aménagement a une importance particulière. Elle est à la fois rigoureuse, avec par exemple la fixation de normes minimales d'accessibilité des villes aux réseaux de transport, et consensuelle.

Tout en visant au respect de l'environnement, la politique néerlandaise met le transport en priorité. Le pays est éminemment « extraverti » et entend demeurer la porte logistique de l'Europe en s'appuyant notamment sur Rotterdam, premier port d'Europe. Amsterdam est la quatrième plate-forme aéroportuaire d'Europe. De nombreux centres de distribution logistique européens se sont implantés aux Pays Bas.

La politique des transports est résolument libérale en matière de fret : les transporteurs routiers néerlandais passent pour transporter à eux seuls le tiers des trafics routiers internationaux à l'intérieur de l'Union, et comptent sur la libéralisation pour faire jouer leurs avantages concurrentiels. En matière de voyageurs, les choses sont plus nuancées. L'offre ferroviaire de transport régional de voyageurs est intense, facilitée bien sûr par la taille relativement limitée du territoire et la forte densité de population, elle vise à réserver autant que possible les capacités routières au fret ! On sait aussi l'usage intense et exceptionnel de la voie d'eau, qui fait la démonstration que ce mode n'est pas limité au transport de vrac de produits de base ni condamné par les méthodes de gestion en flux tendus, dès lors qu'existent les infrastructures et les organisations adéquates. L'utilisation du rail pour le fret est limitée, notamment du fait de la taille du pays. Pour autant, anticipant sur le risque de congestion des accès terrestres à Rotterdam, une ligne ferroviaire dédiée au fret, la Betuwe Lijn, est en cours

¹² Prolongeant de fait la situation actuelle. Le trafic franco-italien est stable depuis 1994 et traduit une réorientation vers d'autres pays du trafic émis par l'Italie.

de construction. Le débouché sur le marché allemand sera ainsi garanti, tandis que le département de fret des chemins de fer nationaux est désormais contrôlé par la Deutsche Bahn au sein de la joint-venture Railion.

En matière routière, un plan de désengorgement du Randstad avait été élaboré, prévoyant un péage proportionnel au kilomètre (alors que le pays avait auparavant adopté l'Euro-vignette). Fruit d'un travail préparatoire (technique et politique) de dix ans, ce projet a finalement été rejeté par le Parlement et abandonné. En matière ferroviaire, la privatisation de la compagnie nationale (NS), un temps évoquée, n'est plus à l'ordre du jour. Le marché des transports régionaux a été alternativement ouvert à des opérateurs étrangers, puis remis à l'opérateur historique. Quant à la ligne du TGV, en cours de réalisation malgré des difficultés techniques et donc financières particulièrement grandes, son exploitation sera assurée par les NS.

Sans être limitrophes de la France, les Pays Bas sont à prendre en compte, de par le poids de leur dispositif de transport en Europe, qui concurrence le système français (notamment en matière portuaire) mais aussi de par l'intérêt de leur modèle de gestion. Celui-ci allie un rôle puissant des pouvoirs publics pour réaliser des infrastructures et des services publics modernes, inclus dans une politique d'aménagement, et la compétitivité des opérateurs de transport, fondée sur la compétence de leur main d'œuvre et la qualité de leur organisation.

Royaume Uni

Le système de transport britannique est évidemment marqué par le caractère insulaire du territoire et par les politiques publiques qui se sont succédées depuis plusieurs décennies. On a longtemps constaté en effet un faible investissement dans les infrastructures et les systèmes de transport, qui se manifeste aujourd'hui par un indice de dotation en infrastructures inférieur à celui des autres pays, un retard en matière de qualité de service et par la congestion.

La fiscalité sur le carburant est augmentée de façon graduelle et atteint un niveau élevé, pour financer un programme mettant l'accent sur le transport public et sur la limitation du trafic automobile. Si le chemin de fer a repris une part de marché du fret (remontant de 5 % à 7 %), le monopole privé propriétaire du réseau d'infrastructures n'a pas suffisamment investi et plusieurs accidents ont montré les limites de cette privatisation. L'entreprise a été ré-étatisée.

Un plan très ambitieux de rattrapage a été annoncé en 2000, qui prévoit une dépense de 180 milliards de livres (environ 270 milliards d'Euros) en 10 ans, répartis entre le rail (60 milliards), le transport local hors de Londres (59), le transport londonien (40), les routes principales (34) et les autres secteurs du transport (24). Il s'agit d'une enveloppe globale, concernant aussi bien les investissements nouveaux, la remise en état des installations existantes et l'achat de matériel roulant que les subventions de service public.

Les interférences entre la politique britannique des transports et la politique française se sont renforcées depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche. La reprise du trafic de fret ferroviaire, un temps très limité par le problème du centre de réfugiés de Sangate, est à observer. Elle pourrait remettre à l'ordre du jour la question de la revente de l'opérateur EWS, auquel plusieurs opérateurs du continent (et notamment la DB et la SNCF) s'intéressent.

Suisse

Située au cœur de l'Europe occidentale, privée de façade maritime, la Suisse n'est pas pour autant enclavée, c'est au contraire un pays de transit. Le traitement original de ces flux est même un des axes principaux de sa politique des transports¹³.

Le partage modal du transport de marchandises est tout à fait atypique, surtout si l'on tient compte de la taille réduite du territoire national, avec 37 % du fret au rail ! Pour les personnes, on observe aussi un intense usage des transports collectifs urbains. Ces comportements résultent d'une politique délibérée de soutien public aux offres de transport alternatives à la route.

La Suisse est aussi le siège d'importants opérateurs de transport (malgré la disparition de Swissair). Les chemins de fer (CFF) demeurent une référence en matière ferroviaire. Leur alliance pour le fret avec la compagnie italienne (FS) a cependant échoué. La société Hupac, opérateur de transport combiné rail-route, étend son réseau de chantiers terminaux au-delà des frontières, en Italie et en Allemagne. Le pays est depuis longtemps ouvert sur l'économie mondiale, et les plus grands commissionnaires de transport international européens y ont leur origine ou leur siège, qu'il s'agisse de Danzas, de Panalpina ou de Kühne et Nagel.

La population, vivant sur un territoire sensible (les vallées alpines) avec un haut niveau de vie moyen, est très attachée à l'environnement et soutient les politiques correspondantes, quand elle n'en prend pas elle-même l'initiative par referendum (en 1998 et 2000) : la réalisation des nouvelles lignes de franchissement des Alpes (NLFA), destinées à substituer le rail à la route pour le trafic de transit, a valeur constitutionnelle et s'impose aux gouvernements. Les travaux sont en cours. La modernisation de l'ensemble du réseau ferré fait l'objet d'un programme pluriannuel (Rail 2000), tandis que la réforme du statut des CFF a été suivie d'une réorganisation et de gains de productivité élevés. Quant aux infrastructures autoroutières, le programme de réseau fédéral décidé il y a quelque 40 ans est en cours d'achèvement. Il a déjà été décidé qu'il ne serait pas étendu au-delà, et que les gains de capacité reposeraient autant que possible sur l'usage des TIC.

La fiscalité routière repose sur le principe pollueur-payeur, avec une redevance sur le poids lourd proportionnelle au kilométrage parcouru, une taxe sur les énergies non renouvelables. La recherche technologique et organisationnelle sur la durabilité du transport est encouragée.

La politique nationale ne peut être conçue et mise en œuvre indépendamment de l'environnement européen. Par exemple, la directive 91-440 de réforme des chemins de fer est appliquée en Suisse plus vigoureusement que dans plusieurs pays membres de l'Union ! Dans l'élaboration de nouveaux textes, la nécessité d'"Eurocompatibilité" est toujours prise en compte. Plusieurs années de négociations avec l'Union ont abouti à un accord bilatéral permettant de relier la Suisse aux réseaux des autres pays. Pour ce faire, la Suisse a dû renoncer à une part de ses particularités, et notamment à la limite de poids total des poids lourds, qui passera graduellement de 28 t à 40 t (le transport routier étant en outre interdit la nuit et le dimanche). Mais les péages de traversée seront fixés à un niveau suffisamment élevé pour rendre compétitif l'usage de l'alternative ferroviaire.

¹³ L'Autriche, pays alpin de transit avec en particulier le corridor du Brenner reliant l'Italie et l'Allemagne, affronte les mêmes problèmes, avec des solutions différentes (le système des Écopoints).

La politique suisse est, à côté de la politique anglaise et de façon très différente, un des laboratoires de l'Europe. Par exemple, la tarification sur les poids lourds a pu inspirer l'Allemagne pour mettre en place son propre dispositif, les Pays Bas et l'Autriche s'y intéressent aussi. Longtemps considérée comme simplement singulière, la politique suisse des transports est maintenant citée en référence dans les débats européens.

*
* *

Le panorama des transports en Europe, même en se limitant à l'Union à quinze, montre une grande diversité. Cette diversité atteste le caractère encore essentiellement national des politiques de transport suivies par l'Etat alors qu'on assiste à l'émergence d'opérateurs de plus en plus intégrés au niveau européen.

Bien sûr, les tendances générales à l'augmentation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises se retrouvent partout. Bien sûr, observe-t-on partout, pour y répondre, l'usage de plus en plus intense des transports routiers - et des transports aériens pour les déplacements de personnes à moyenne et longue distance-, avec la montée des inquiétudes correspondantes. Mais cette uniformité se dissipe dès que l'on envisage les choses de façon plus détaillée. Qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises, la quantité de transport produite et consommée, la mobilité, diffèrent profondément d'un pays à l'autre. Elle procède en effet d'un grand nombre de facteurs, aussi complexes que les revenus et modes de vie de la population, l'étendue et l'organisation du territoire, la nature des activités économiques et notamment industrielles, etc. La répartition de ces flux entre les différents modes est également très diverse, entre les pays qui s'en remettent pour l'essentiel à un seul mode - qui ne peut être que la route - et ceux qui diversifient les réponses en fonction des contextes : transports collectifs urbains et régionaux de voyageurs, transport ferré de voyageurs à moyenne distance, transport ferroviaire, fluvial, maritime et combiné de fret à longue distance, etc.

Cette diversité n'est pas un fait de nature. Elle est construite dans le temps et peut évoluer encore. Le transport demeure un champ où s'exerce pleinement la volonté politique.

Le calcul économique est une aide à la décision politique mais ne s'y substitue pas. La diversité des situations et des politiques en Europe donne une idée des marges de liberté importantes qui s'offrent aux décideurs : il n'y a pas de "one best way" quand, comme le dit le Livre blanc de la Commission, vient "l'heure des choix".