



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.13
7 août 2002

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

(Quinzième session, 2 - 4 septembre 2002,
point 5 de l'ordre du jour)

REPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT

Additif 13

Transmis par le Gouvernement du Portugal

Note: A sa cinquante-neuvième session le Comité des transports intérieurs, suite à une décision prise à sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de distribuer le questionnaire sur les principaux critères permettant d'apprécier les faits nouveaux importants en matière de transports intérieurs qui seraient survenus dans les pays membres et présenteraient un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

* * *

REPONSE AU QUESTIONNAIRE

A. Tendances et faits nouveaux importants survenus dans le domaine des transports intérieurs

I. POLITIQUE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

1. OBJECTIFS EXTÉRIEURS

- Mise en valeur du territoire dans le contexte européen
- Intégration des divers modes de transport dans un système de liaisons trans-européennes en obtenant une meilleure insertion dans l'espace européen et en réduisant les coûts associés à la situation périphérique du Portugal
 - Réduction des asymétries régionales et développement équilibré du territoire
 - Investissement public dans les infrastructures en contribuant à l'accroissement économique avec la totale sauvegarde de l'environnement et du patrimoine historique et culturel.

2. OBJECTIFS INTÉRIEURS

Dans le cadre des transports terrestres,

1. Analyse des implications des mesures prévues au Livre Blanc des Transports élaboré par la Commission européenne et participation active à la discussion des propositions législatives correspondantes de la Commission;
2. Révision de la Loi de Bases du système de transports terrestres et du régime juridique du transport public dûment harmonisé avec les normes européennes;
3. Construction ou modernisation des infrastructures routières et ferroviaires qui servent les ports;
4. Conclusion de la multiplication par quatre de la *Linha de Cintura* à l'Aire métropolitaine de Lisbonne et modernisation et rééquipement des lignes de *Cascais*, *Sintra*, *Azambuja* et *Praias do Sado*;
5. Début de l'exploitation du service suburbain *Gare do Oriente – Setúbal* (concession Fertagus);
6. Accélération du processus d'installation du métropolitain au sud du Tejo;
7. Conclusion de la première phase du métropolitain de Porto et définition des premières lignes qui assureront l'expansion du système au cadre du système intégré de transports de l'aire métropolitaine de Porto.

Dans le cadre du transport aérien,

1. Adoption d'une politique claire et transparente, en ce qui concerne la privatisation de la TAP en cherchant les meilleurs partenariats pour obtenir sa viabilisation financière. Avec cette mesure on cherche la manutention des liaisons avec les pays de langue officielle portugaise.
2. Modernisation et rééquipement des principales infrastructures aéroportuaires en maximisant leur capacité et en prolongeant leur vie utile.
3. Continuation des études pour la construction du nouvel aéroport de l'Ota.

3. MESURES PRISES POUR ACCROITRE LA SECURITE DES USAGERS, DU PERSONNEL ET DES TIERS ET POUR ATTENUER LES ATTEINTES A L'ENVIRONNEMENT

Le gouvernement, ayant en vue les objectifs définis au Livre Blanc de la Commission européenne "La politique européenne des transports pour 2010", s'est fixé comme objectif de réduire à moins de 1000 par an le nombre de morts par accidents de la route d'ici 2006.

4. MESURES OU DISPOSITIONS PRISES POUR ENCOURAGER UNE UTILISATION RATIONNELLE DE LA CAPACITE DE TRANSPORT EXISTANTE, Y COMPRIS LES MESURES PRISES POUR ENCOURAGER L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS ET LIMITER CELLE DES VEHICULES INDIVIDUELS A MOTEUR DANS LES ZONES URBAINES.

Ayant en vue d'encourager l'utilisation des transports publics plutôt que les véhicules individuels à moteur dans les zones urbaines et par suite l'adoption du "Jour européen des villes sans voitures" le Portugal poursuit la politique d'augmentation des places de parkings intérieurs et périphériques et l'expansion des zones urbaines à parking payant, tout en augmentant les zones à piétons.

5. MESURES VISANT A ENCOURAGER UNE UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS.

Le gouvernement a inclus au budget de l'Etat pour 2002, les autorisations législatives suivantes:

- Prévoir un régime différencié de taux de l'impôt sur les produits pétroliers (ISP) pour le pétrole utilisé dans les véhicules à poids lourds et dans les taxis ou véhicules à louer avec chauffeur.
- Exempter de l'impôt sur les produits pétroliers (ISP) le gaz naturel, s'il est utilisé dans des voitures de service public notamment celles appartenant aux mairies, aux services municipaux ou à des entreprises municipales, aussi bien qu'aux voitures des entreprises concessionnaires de services publiques et aux voitures non immatriculées.

II. ASPECTS ECONOMIQUES, TECHNIQUES ET OPERATIONNELS

6. PRINCIPAUX PROGRES TECHNIQUES CONCERNANT LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES, LE MATERIEL DE TRANSPORT, L'ECOULEMENT DU TRAFIC, ET NOTAMMENT LES MESURES PRISES POUR ASSURER L'ECOULEMENT DU TRAFIC DANS LES ZONES URBAINES

- Établissement d'une liaison ferroviaire pour le transport exclusif de voyageurs, en utilisant le pont 25 de Abril à Lisbonne.
- Elargissement et fin des travaux des voies de ceinture des villes de Lisbonne et de Porto.

7. MESURES VISANT A ACCROITRE LA RENTABILITE ET LA PRODUCTIVITE DES OPERATIONS DE TRANSPORT

- Exécution des projets de liaison du réseau d'autoroutes nationales aux réseaux transeuropéens d'autoroutes, en coopération avec l'Espagne;
- Création d'interfaces avec les différents modes;
- Re : Formulation du modèle organique de gestion des ports et rééquipement et modernisation des principales infrastructures portuaires en permettant d'augmenter les indices de productivité et de diminuer les coûts d'opération.

8. PROGRES REALISES DANS L'INTEGRATION DES SERVICES DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES ET TENDANT A RENDRE PLUS EFFICACES LES OPERATIONS DE TRANSFERT

L'établissement de formules de planification intermodale des réseaux de transports locaux, éventuellement supra municipaux, basées sur l'articulation physique (sur des interfaces) et tarifaire, en obtenant une meilleure mobilité en transport publique.

9. PLANS DE TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS ET PROBLEMES POSES PAR LEURS RELATIONS RECIPROQUES

- On prévoit la création à Lisbonne et à Porto des Autorités métropolitaines de transport qui fonctionneront comme des entités de coordination, au niveau du développement et de l'intégration des divers modes de transport.
- Elaboration d'un Plan Général de mobilité à chaque Aire métropolitaine en assurant l'intermodalité et la préservation de l'environnement;

10. IDENTIFICATIONS ET LOCALISATION DES ENTRAVES DURABLES AU TRAFIC

En ce qui concerne le réseau routier, les principaux étranglements se situent, dans les aires métropolitaines de Lisbonne et de Porto. La mise en service, à Porto, du metro de surface.

11. ACTIVITES EN MATIERE DE RECHERCHE ECONOMIQUE QUI POURRAIENT REVETIR DE L'IMPORTANCE POUR D'AUTRES PAYS MEMBRES

Rien à signaler.

III. INFRASTRUCTURE

12. FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LA PLANIFICATION OU LA REALISATION DE GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE, AINSI QUE LES AMELIORATIONS A APPORTER AUX INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Révision du classement des routes nationales et transfert de l'administration de certaines infrastructures routières à l'administration locale avec le versement nécessaire de fonds.

13. PROGRES DE LA METHODOLOGIE CONCERNANT LES CRITERES APPLICABLES POUR ETABLIR L'ORDRE DE PRIORITE ET LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS D'INFRASTRUCTURE

On continue à attribuer un grand poids relatif aux études sur l'impact environnemental.

14. FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LE FINANCEMENT DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES; MODALITES PARTICULIERES EVENTUELLEMENT PREVUES

Pas de faits nouveaux à signaler, du fait que les sources de financement sont le Budget de l'Etat et les Fonds Communautaires ; Péages éventuels ; Partenariat secteur Public/Secteur Privé.

B. Evolution prévue ou recherchée de certains éléments essentiels du secteur des transports intérieurs

a) Effectif total du personnel utilisé (les données se rapportent à l'année 1999)

Transport terrestre

Nombre d'entreprises	Personnel utilisé
17 258	94 950

Transport par voie navigable

Nombre d'entreprises	Personnel utilisé
99	1 934

Transport aérien

Nombre d'entreprises	Personnel utilisé
27	10 920

Services liés aux transports

Nombre d'entreprises	Personnel utilisé
2 336	32 203

1) Chemin de fer

	Unité	1996	1997	1998	1999	2000
Transport suburbain						
Voyg. transp.	1 000	151 778	153 485	153 675	144 379	140 413
Voyg. km	1 000 000	2 689	2 731	2 706	2 470	2 113
Long cours						
Voyg. transp.	1 000	25 136	24 447	23 648	22 619	19 334
Voyg. km	1 000 000	1 745	1 757	1 815	1 671	1 614

2) Route

	Unité	1996	1997	1998	1999	2000
Transport urbain						
Voyg. transp.	1 000	761 005	885 542	935 367	917 169	865 291
Voyg. km	1 000 000	2 858	3 452	3 593	3 490	3 284
Transport interurbain						
Voyg. transp.	1 000	353 642	202 142	183 707	213 834	267 338
Voyg. km	1 000 000	3 538	2 631	2 473	2 904	2 862

c) Transport collectif de voyageurs - Voyageurs transportés — transport interne et international

	1996		1997		1998		1999		2000	
	mille	%	mille	%	mille	%	mille	%	mille	%
Rail	305 133	20,09	295 522	19,88	303 309	19,85	275 656	18,29	299 892	19,64
Route	1 115 099	73,43	1 088 139	73,19	1 119 534	73,28	1 131 451	75,07	1 133 108	74,22
C. Electrique	27 388	1,80	26 679	1,79	27 622	1,81	26 124	1,73	23 195	1,52
Trolley	5 779	0,38	7 702	0,52	4 490	0,29	3 983	0,26	3 270	0,21
Maritime + fluvial	50 719	3,34	53 611	3,61	55 797	3,65	51 019	3,39	47 219	3,09
Aérien	14 416	0,95	15 179	1,02	17 044	1,12	18 885	1,25	20 101	1,32
TOTAL	1 518 535	100,0	1 486 832	100,0	1 527 797	100,0	1 507 117	100,0	1 526 784	100,0

d) Tonnage des marchandises transportées

1. Transport interne – tonnes transportées et tonnes kilomètres

	1996		1997		1998		1999		2000	
	mille	%	mille	%	mille	%	mille	%	mille	%
1. Tonnes transportées (mille)										
- Rail	7 117	2,76	8 106	2,97	7 723	2,73	8 289	2,86	8 069	6,59
- Route	236 582	91,69	253 124	92,60	262 752	92,92	269 754	93,13	103 219 ^a	84,29
- Maritime	14 332	5,55	12 111	4,43	12 309	4,35	111 598	4,00	11 171 ^b	9,12
TOTAL	258 031	100,0	273 341	100,0	282 784	100,0	289 641	100,0	122 459	100,0
2. Tonnes km. (milliers)										
- Rail	1 608	10,31	1 852	11,37	1 638	10,03	1 861	10,90	1 872	20,03
- Route	13 994	89,69	14 442	88,63	14 695	89,97	15 220	89,10	7 473 ^c	79,97
TOTAL	15 602	100,0	16 294	100,0	16 333	100,0	17 081	100,0	9 345	100,0

a n'ont pas été recueillis les éléments relatifs au parc pour conte propre.

b n'ont pas été reçus les éléments de la Région Autonome des Açores.

c n'ont pas été recueillis les éléments relatifs au parc pour conte propre.

2. Transport international

	1996		1997		1998		1999		2000	
	mille	%	mille	%	mille	%	mille	%	mille	%
1. Tonnes transportées (mille)										
- Rail	332,4	0,63	676,0	1,13	1 113,6	1,74	2 032,5	3,03	1 968,5	2,88
- Route	13 567,2	25,73	16 439,5	27,56	18 349,7	28,61	19 567,4	29,13	21 173,3	31,00
- Maritime	38 543,9	73,09	42 241,6	70,80	44 322,5	69,11	45 187,1	67,27	44 731	65,50
- Aérien	291,3	0,55	302,8	0,51	350,3	0,55	385,3	0,57	417,7	0,61
TOTAL	52 734,8	100,0	59 659,9	100,0	64 136,1	100,0	67 172,2	100,0	68 291,1	100,0
2. Tonnes km. (milliers)										
- Rail	608	1,48	882	1,71	884	1,56	1 155	1,91	1 616	2,32
- Route	28 895	62,81	32 399	62,85	36 967	65,15	39 777	65,71	44 125	63,36
- Maritime	13 678	29,73	15 076	29,25	15 642	27,57	16 192	26,75	19 687	28,27
- Aérien	2 752	5,98	3 193	6,19	3 249	5,73	3 407	5,63	4 207	6,04
TOTAL	46 004	100,0	51 550	100,0	56 742	100,0	60 532	100,0	69 636	100,0