



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/1999/8 *
29 décembre 1998

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

(Soixante et unième session, 8-11 février 1999,
point 5 de l'ordre du jour)

**ANALYSE DE LA SITUATION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CEE
ET ÉVOLUTION DES TENDANCES**

Note du secrétariat

Le présent document a pour objet de donner aux gouvernements des pays de la CEE un bref aperçu des principales tendances des transports et quelques indicateurs provisoires dans ce domaine, pour la région de la CEE, en 1998, ainsi qu'une analyse sommaire des faits nouveaux en matière de réglementation et d'infrastructures, notamment dans les pays d'Europe centrale et orientale, et quelques indications sur les meilleures pratiques retenues pour les activités des pouvoirs publics liées au transport. Il a été élaboré par le secrétariat d'après les communications des pays suivants : République tchèque, Estonie, France, Hongrie, Lituanie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Fédération de Russie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse et Royaume-Uni. Il a aussi été tenu compte des communications de la Commission européenne (CE) et des institutions financières internationales ainsi que des données sur le trafic fournies par l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Ce document comprend un texte

*La distribution des documents du Comité des transports intérieurs n'est plus restreinte. En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel les documents de travail porteront la cote TRANS/année de la session/numéro. L'ancien système de numérotation (ECE/TRANS/numéro) sera conservé pour les rapports, ordres du jour provisoires, résolutions et publications importantes.

GE.98-24453 (F)

principal et deux annexes : l'annexe 1 contenant des notes par pays mettant en lumière les principaux faits nouveaux dans les transports des pays qui ont donné ces informations et ceux de la CE, l'annexe 2 contenant un résumé des activités de financement des transports de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), de la Banque européenne d'investissement (BEI) et de la Banque mondiale (BIRD).

I. TENDANCES DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION DE LA CEE

1. L'évolution de la situation économique mondiale en 1998 a été occultée par les conséquences de la crise financière dans le Sud-Est asiatique qui avait débuté en juillet 1997 et qui s'est amplifiée en 1998 avec la récession prolongée du Japon et l'effondrement financier de la Fédération de Russie¹. Dans les pays occidentaux à économie de marché, l'expansion économique a perdu de son élan au cours du deuxième semestre de 1998. On prévoit actuellement que le PIB réel de l'Europe occidentale devrait augmenter de 2,8 % en 1998, c'est-à-dire à peu près du même pourcentage qu'en 1997. Dans les pays en transition de la CEE, le PIB réel total stagnerait probablement en 1998 par rapport à l'année précédente et pourrait même enregistrer un léger déclin. La raison principale en était le ralentissement économique de la Fédération de Russie qui se traduira aussi par un taux négatif de croissance de la production de la CEI dans son ensemble. En Europe centrale et orientale, malgré une légère décélération au second semestre, le PIB réel pour 1998 devait encore augmenter dans l'ensemble de plus de 3 % alors que les États baltes restaient la région d'Europe dont la croissance était la plus rapide avec une progression de près de 6 % prévue pour leur PIB global.

2. Dans les pays membres de la CEE, le secteur des transports a suivi des schémas de croissance différents, correspondant à ces évolutions économiques et dépendant aussi de la situation géographique des pays. Dans les pays d'Europe occidentale, d'après les données provisoires et les estimations de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), le transport des marchandises dangereuses et des voyageurs par route et par chemin de fer devait encore augmenter en 1998 par rapport à 1997. Selon les données de l'IRU, le volume de marchandises transportées par route dans ces pays devait s'accroître de 2,5 % en 1998 et une nouvelle progression de 2,8 % était prévue pour 1999. La situation est très variable selon les pays : les chiffres d'augmentation pour 1998 allaient de 1 % en Belgique à 5,4 % en Irlande. Dans la plupart des pays d'Europe occidentale, la croissance du PIB serait inférieure à celle des transports routiers (à l'exception de l'Irlande, de la Belgique, de l'Italie et du Royaume-Uni). Ce rapport s'inverserait cependant en 1999 sous l'effet combiné d'une croissance plus modeste du PIB et de volumes de transport routier plus élevés. En ce qui concerne le transport des marchandises par chemin de fer, il a été en augmentation de janvier à septembre 1998, à la fois en tonnage (+ 2,0 %) et en tonnes-km (+ 3,3 %), d'après les chiffres de l'UIC. Le transport des voyageurs semblait aussi avoir augmenté en 1998 dans les pays d'Europe occidentale bien que les données communiquées aient été assez limitées. Il y a eu une augmentation considérable du trafic routier dans

¹Voir CEE/ONU, *Étude sur la situation économique de l'Europe, 1998, No 3*

certaines pays (par exemple en Espagne où le transport des voyageurs par route a augmenté de 22,7 % en voyageurs-km). Le transport des voyageurs par chemin de fer a semblé poursuivre en 1998 sa lente courbe ascendante dans les pays d'Europe occidentale. D'après les données de l'UIC portant sur neuf mois, le nombre de voyageurs a augmenté de 0,3 %, alors que la croissance en voyageurs-km atteignait 1,4 %. Une progression plus sensible a été signalée en Espagne et en Turquie où le nombre de voyageurs transportés par chemin de fer a augmenté, respectivement, de 4,6 et 2,7 % et la progression en voyageurs-km de 6,9 % dans les deux pays.

3. Dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ainsi que dans ceux de la CEI et dans les États baltes, on prévoyait une certaine augmentation des transports de marchandises en 1998 bien que l'on dispose de peu de données. Les pays les plus touchés par la crise de la Fédération de Russie revoyaient cependant leurs prévisions à la baisse (une augmentation de 1 % était prévue en Russie et en Lituanie) et il pourrait même y avoir une diminution dans certains des pays les plus touchés par la crise économique (- 4,9 % en République tchèque). D'après des données préliminaires, il semblait que le volume de marchandises transportées par route ait augmenté plus rapidement que celui transporté par chemin de fer dans ces mêmes pays. Selon les données provisoires fournies pour les neuf premiers mois de 1998 par l'UIC, le transport de marchandises par chemin de fer a stagné (- 0,4 % en tonnes, + 0,4 % en tonnes-km) par rapport à la même période de 1997 avec des différences marquées d'une sous-région à une autre et même d'un pays à l'autre. Les données préliminaires pour les PECO indiquaient une baisse régulière du trafic marchandises (- 6,6 % en volume, - 8,4 % en tonnes-km). Dans les pays de la Baltique et de la CEI (à l'exclusion de la Fédération de Russie et des Républiques d'Asie), le volume de marchandises transportées par chemin de fer a augmenté de 2,1 % (et de 3,5 % en tonnes-km). La République de Moldova et la Lettonie n'ont toutefois pas suivi la tendance générale puisque le trafic marchandises par chemin de fer y diminuait respectivement de 6,1 et 3,9 % en volume et de 2,3 et 4,8 % en tonnes-km. En ce qui concerne le transport des voyageurs, la part des chemins de fer continuait de diminuer dans les PECO, avec une baisse de 9,2 % du nombre de voyageurs et de 5,3 % en voyageurs-km. La même diminution en voyageurs-km (5,2 %) est signalée dans les pays de la Baltique et de la CEI (à l'exclusion de la Fédération de Russie et des Républiques d'Asie), bien que la perte en nombre de voyageurs (- 1,1 %) y ait été moins importante.

4. D'après cette évolution, on peut dire qu'en 1998, dans les pays d'Europe occidentale, la tendance de la répartition modale du transport de marchandises a été légèrement favorable aux transports routiers après une interruption majeure de cette tendance en 1997 où le trafic ferroviaire des marchandises avait augmenté de près de 8 % contre 3 % seulement pour le trafic routier.

5. Dans les PECO et les États baltes, bien qu'il manque beaucoup de données, la tendance de la répartition modale en 1998 a semblé évoluer nettement en faveur des transports routiers comme cela avait déjà été le cas en 1997 où le trafic ferroviaire des marchandises avait diminué de 0,5 % tandis que le trafic routier correspondant augmentait de 12 %. Dans certains pays il a toutefois semblé y avoir une reprise des transports par voie navigable. Dans les PECO et les États baltes, la répartition modale du transport des voyageurs est aussi restée favorable aux transports routiers et

plus particulièrement au transport individuel aux dépens des transports publics bien que, dans certains cas, les chiffres de ces derniers aient aussi augmenté.

6. À l'échelle paneuropéenne et pour tous les modes de transport, le trafic international a continué d'augmenter plus rapidement que le trafic intérieur, confirmant ainsi une tendance établie de longue date dans la région de la CEE. Les transports internationaux Est-Ouest se sont apparemment développés plus rapidement bien que les chiffres définitifs aient été inférieurs aux prévisions initiales en raison des répercussions de la crise russe dans les pays qui jouaient le rôle le plus important dans les flux de transit vers l'Est. Le transport international des marchandises par chemin de fer a en particulier augmenté beaucoup plus vite que le transport intérieur correspondant. D'après les données de l'UIC portant sur 9 mois, en Europe (à l'exclusion de la Fédération de Russie et de l'Asie centrale), le trafic total de marchandises par chemin de fer en tonnes-km n'a progressé que de 0,4 % contre 5,1 % pour le trafic international correspondant. Dans les PECO, cette tendance a été encore plus marquée avec des pourcentages respectifs de - 8,4 % et + 4,4 %. Dans beaucoup de pays dont la France et la République tchèque, le trafic ferroviaire international a représenté plus de 50 % de l'ensemble des marchandises transportées par chemin de fer. On pourrait ajouter enfin que le trafic ferroviaire international a enregistré des progrès rapides en Turquie où il a augmenté de 84,5 % au cours de l'année écoulée bien qu'il ne représente encore que 5,5 % du transport ferroviaire total en tonnes-km.

7. Le transport combiné a poursuivi son expansion dans la région de la CEE. En 1997, les sociétés membres de l'UIRR ont augmenté de 9 % le nombre de leurs expéditions en transport international avec quelque 2,6 millions d'EVP et une augmentation analogue est aussi signalée pour le trafic national qui représente actuellement environ 0,315 million d'EVP.

II. ÉVOLUTION DANS LES DOMAINES DE LA RÉGLEMENTATION ET DES INFRASTRUCTURES

8. Des progrès ont eu lieu en 1998 dans le domaine de la réglementation en vue de faciliter le passage des frontières, de réduire les encombrements, d'améliorer encore la sécurité routière et de limiter les effets du secteur des transports sur l'environnement. Malgré les progrès signalés dans les transports internationaux de marchandises, le passage des frontières reste un obstacle majeur pour tous les modes en dépit de temps d'attente en lente diminution aux frontières. En ce qui concerne les chemins de fer, les durées d'arrêt pour les formalités douanières sont souvent assorties d'incompatibilités techniques entre les réseaux nationaux, ce qui augmente le risque de retards supplémentaires pour le transport des voyageurs. Des accords bilatéraux ont continué d'être conclus pour effectuer les formalités douanières à bord des trains en marche ou pour procéder aux contrôles dans les terminaux, et des groupes de travail spéciaux ont été constitués à cette fin sur certains couloirs ferroviaires.

9. Des encombrements ont été signalés surtout sur les routes nationales, aux abords des grandes villes (en particulier dans les PECO et les pays baltes). Outre la construction d'éléments d'infrastructure (qui a été ralentie à cause des difficultés financières de certains pays), on a signalé l'adoption

de mesures pour réduire la demande de trafic et favoriser les transports publics (y compris des méthodes intermodales) ainsi que des systèmes d'information des usagers et des centres de régulation de la circulation.

10. En ce qui concerne la sécurité de la circulation routière, une augmentation du nombre de décès est signalée en 1998 par plusieurs pays en raison de circonstances telles qu'une mobilité accrue occasionnée par des conditions météorologiques ou économiques favorables, une élévation des limites de vitesse ou l'absence d'impact continu des mesures strictes appliquées dans le passé. Le nombre d'accidents avait augmenté de 5,2 % dans les PECO et de 8,9 % dans les pays de la CEE et les pays baltes; le nombre de blessés avait augmenté respectivement de 0,8 % et 7,5 %; celui des décès avait légèrement diminué dans les pays d'Europe occidentale (0,4 %) alors qu'il a continué d'augmenter dans les pays de la CEE et les pays baltes (6,3 %). La situation a semblé s'améliorer dans certains PECO bien que ces chiffres aient continué d'y augmenter plus rapidement qu'ailleurs. Le nombre de piétons victimes d'accidents mortels causait certaines inquiétudes (en Suisse, ils représentent 20 % des blessés) mais aucune conclusion définitive n'a jusqu'à présent été tirée quant à la meilleure façon de résoudre ce problème. Les mesures le plus largement appliquées pour renforcer la sécurité routière ont porté sur l'amélioration de la formation des conducteurs, l'aménagement des limites de vitesse, une aggravation des sanctions et une meilleure conception des infrastructures (dispositifs de sécurité routière, tracé des routes, pistes cyclables...), la circulation réduite des poids lourds pendant les week-ends, le contrôle des véhicules (une législation plus sévère à cet égard est appliquée dans les PECO et les pays baltes). Certains pays révisent globalement leur politique (par exemple en Norvège où des propositions seront présentées au Parlement en 1999; le Gouvernement néerlandais est en train d'élaborer un programme de sécurité durable pour les années à venir, faisant ainsi un effort remarquable pour trouver un consensus), ou ont incorporé la question de la sécurité dans leurs stratégies de transport (par exemple au Royaume-Uni et en Slovaquie). La télématique sera peut-être appelée à jouer un rôle important dans ce domaine à l'avenir (centres de régulation de la circulation, véhicules et routes intelligents, etc.).

11. En ce qui concerne la protection de l'environnement, les principaux secteurs de l'action publique sont les spécifications techniques des véhicules routiers et des carburants, le transport des marchandises dangereuses et les politiques visant à favoriser une nouvelle répartition modale pour remplacer les transports routiers par des modes moins nuisibles pour l'environnement et en particulier par le transport combiné. Au sujet des spécifications techniques des véhicules routiers et des carburants, les pays de la CEE et les pays baltes ont harmonisé leur législation avec les Directives pertinentes de l'Union européenne. Dans le transport des marchandises dangereuses, un certain nombre d'autres pays ont récemment adhéré à l'ADR; la nécessité de moderniser la législation en vigueur et d'améliorer la formation des conducteurs de véhicules de transport des marchandises dangereuses suscite certaines préoccupations. Parmi les mesures tendant à favoriser la répartition modale figurent l'étude des prix de revient du transport routier, l'augmentation des taxes sur ces véhicules et sur les carburants et un ensemble de mesures pour favoriser le développement du transport combiné notamment des subventions et des prêts pour l'achat d'équipement, des investissements publics dans les nouvelles installations et des dégrèvements fiscaux.

12. En ce qui concerne les progrès dans le domaine des infrastructures, les priorités indiquées correspondaient aux particularités et aux contraintes géographiques de chaque pays. Suite aux réductions des investissements dans l'infrastructure des transports en 1997, dans le cadre de l'effort commun pour se conformer au programme EURO (l'Espagne a, par exemple, réduit de 33 % ses investissements dans les chemins de fer), les pays d'Europe occidentale ont, semble-t-il, relancé leurs projets relatifs aux transports, et en particulier, ceux qui ont trait aux chemins de fer, dans le but d'attirer vers ce mode une partie des transports routiers. Les travaux de la liaison ferroviaire du Tunnel sous la Manche qui devrait réduire de 30 minutes la durée du parcours entre le centre de Londres et le Tunnel, ont débuté en octobre 1998. Aux Pays-Bas, le projet de desserte de la Betuwe, la Ligne sud à grande vitesse et le Tunnel sous l'Escaut occidental ont aussi avancé considérablement en 1998, du point de vue des processus de prise de décisions. Les citoyens suisses ont approuvé récemment un ensemble d'investissements d'un montant total de 300 milliards de francs suisses dans les chemins de fer pour les 20 prochaines années, dont deux tunnels transalpins et la modernisation du matériel roulant. Les efforts des PECO et des pays baltes sont restés axés sur les couloirs de transport paneuropéens, et plus généralement, sur leur réseau de routes et de voies ferrées. Quelques tronçons nouveaux d'autoroutes et de rocadés urbaines ont été terminés et des lignes de chemins de fer ont été modernisées (électrification, amélioration des tracés existants, mise en place des systèmes de télécommunication modernes...). Plusieurs pays ont élaboré des documents sur leur stratégie, indiquant notamment les engagements qu'ils ont pris pour un avenir proche en ce qui concerne les investissements dans les transports.

13. Plusieurs rapports signalent le manque de ressources financières pour mettre en oeuvre des projets dont ces pays ont grand besoin dans le domaine de l'infrastructure des transports. Des pays membres ont poursuivi la mise en place de conditions plus favorables pour faire participer les capitaux privés aux projets futurs. Les PECO, les pays de la Baltique et ceux de la CEI élaborent différentes mesures de réglementation pour attirer les investissements privés dans différents domaines dont l'infrastructure des transports. Les leçons tirées du passé, en particulier en matière d'implantation d'autoroutes à péage, pourront servir de modèle pour la recherche de solutions acceptables par toutes les parties intéressées, y compris les usagers. Le secteur privé jouait un rôle de premier rang dans certains des projets ferroviaires britanniques susmentionnés. Aux Pays-Bas, un groupe de travail met au point des propositions pour faire participer le secteur privé aux projets futurs.

14. Les institutions financières internationales dont les activités sont exposées plus en détail dans l'Annexe 2 ont continué de jouer un rôle essentiel dans la mise en place de l'infrastructure des transports paneuropéens. La Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) a signé des accords pour dix opérations supplémentaires en 1998, d'un montant total de 227 millions d'écus, portant ainsi le nombre total d'opérations dans les transports à plus de 40 projets et 1,3 milliard d'écus. Les chemins de fer restent au centre des activités de la BERD en matière de transport, et des accords portant sur quatre nouvelles opérations ferroviaires ont été signés en Hongrie, Lettonie, Croatie et Géorgie en 1998, dont deux cofinancées avec la Banque européenne d'investissements (BEI) et

les deux autres avec la Banque mondiale. Les PECO et les pays baltes ont représenté plus de 70 % des engagements en 1998. En revanche, en 1999, l'accent devrait se déplacer vers le Caucase et l'Asie centrale. Le total des engagements en 1999 devrait rester de l'ordre de 200 millions d'écus.

15. La Banque européenne d'investissements (BEI) a signé en 1998 (de janvier à novembre) des contrats de financement pour un montant supérieur à 6,3 milliards d'écus concernant des projets entrepris dans le cadre de l'Union européenne, soit près de 40 % des prêts accordés dans les 15 États membres de l'Union. Les prêts approuvés en 1998 au titre de projets faisant partie de couloirs de transport d'Europe centrale, définis par les Conférences paneuropéennes sur les transports de Crète et d'Helsinki, ont représenté 1,4 milliard d'écus.

16. Les opérations de prêt de la Banque mondiale en Europe et en Asie centrale dans le domaine des transports ont atteint 356 millions de dollars, soit 6,8 % du total des prêts accordés en 1998; il semble que l'on assiste à un aménagement des priorités depuis 1996, lorsqu'ils ont atteint le niveau record de 868 millions de dollars, soit 19,8 % du total des prêts.

III. LES MEILLEURES PRATIQUES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

17. Les meilleures pratiques signalées sont axées sur la restructuration des chemins de fer, la facilitation des transports et les stratégies en matière de transport et d'espace. Plusieurs mesures novatrices concernant la gestion de la demande de transport, surtout dans le domaine des transports urbains, ont aussi été mentionnées.

18. La restructuration des chemins de fer se poursuit dans la plupart des pays membres de la CEE. La Suisse a entamé une réforme ambitieuse des chemins de fer : en 1999, les CFF sont devenus une entreprise publique et, à l'avenir, l'accès au trafic marchandises et à certains secteurs du trafic voyageurs sera possible pour d'autres exploitants. La Pologne a instauré une nouvelle Inspection générale des chemins de fer et une nouvelle organisation de la société de chemins de fer PKP dans laquelle la séparation entre l'exploitation et l'administration est effective depuis le 1er juillet 1998. Une nouvelle organisation a aussi été mise en place en Roumanie. En France, une expérience pilote visant à confier aux régions certaines responsabilités en matière de réglementation des services ferroviaires régionaux est en cours et les responsabilités respectives des Réseaux ferrés de France (RFF) et de la SNCF vont être plus clairement définies.

19. Plusieurs mesures sont citées dans le but de faciliter les opérations de transport, notamment des services d'information et des systèmes de distribution des billets. Des efforts continuent d'être faits, surtout en Europe occidentale, pour améliorer les transports urbains, notamment la livraison des marchandises en zone urbaine, des efforts de planification et une gestion de la demande de transport. Très souvent, ceux-ci passent par une révision de la législation en vigueur pour permettre aux pouvoirs publics d'appliquer des mesures portant par exemple sur la tarification routière, des projets de transport des entreprises ou simplifier les procédures d'approbation et d'exécution des projets de transport.

20. Des stratégies de transport mises au point dans plusieurs pays englobent, dans certains cas, des questions d'aménagement de l'espace. Aux Pays-Bas, plusieurs couloirs de transport de marchandises (projets INCODELTA) sont à l'étude dans un cadre général comprenant à la fois les transports, le développement économique et un développement de qualité. La République tchèque a actualisé sa politique nationale des transports à la suite de son évaluation pour entrer dans l'Union européenne. Le Gouvernement slovène a aussi promulgué une résolution sur la politique des transports qui suit actuellement une procédure parlementaire.

IV. PERSPECTIVES POUR 1999

21. Actuellement, les perspectives économiques pour 1999 sont incertaines. Avec, pour toile de fond, l'agitation récente des marchés financiers, la crise profonde en Asie et les incertitudes quant aux possibilités de maintien de la stabilité financière en Amérique latine, les perspectives de croissance des pays occidentaux à économie de marché ont été régulièrement revues à la baisse depuis l'été. En Europe occidentale, on pense maintenant que la production totale devrait augmenter d'environ 2 ¼ % en 1999 mais ceci cache des différences selon les pays. Deux facteurs externes importants semblent dominer les perspectives à court terme pour les pays en transition de la CEE : la situation de la demande en Europe occidentale et les conditions des marchés internationaux de capitaux. Le fait que les économies en transition soient très exposées aux marchés étrangers, tout en étant un signe de leur intégration à l'économie mondiale, est en même temps une source de vulnérabilité à court terme, même pour les plus avancées d'entre elles. Un ralentissement cyclique en Europe occidentale aurait une incidence sur la croissance des exportations des pays en transition et risquerait d'aboutir à un affaiblissement de la croissance économique en 1999. Dans certaines économies en transition, la réduction des apports de capitaux étrangers, notamment des investissements étrangers directs, ralentirait le processus de restructuration et de reprise ainsi que le potentiel de croissance future.

22. Dans ce contexte, de nouveaux efforts seront nécessaires pour trouver des solutions à l'augmentation des besoins en matière de demande de transport, dans un contexte de ressources financières limitées. Les mesures de réglementation devraient continuer à jouer un rôle essentiel pour mieux utiliser l'infrastructure existante, faciliter les opérations de transport, rendre plus efficaces les modes de transport moins néfastes pour l'environnement, améliorer la sécurité et réduire les répercussions peu souhaitables pour l'environnement. Les mesures de nature à réduire la pression actuelle sur les réseaux routiers, notamment les réformes des chemins de fer et la promotion des autres modes comme le transport combiné, la navigation intérieure ou le cabotage, resteront essentielles dans la plupart des stratégies nationales de transport. Les systèmes de transport urbain et interurbain engorgés nécessiteront des approches stratégiques et globales ainsi que de grandes compétences de la part des pouvoirs publics dans la recherche de consensus. Le développement et l'intégration des réseaux européens et leur extension vers l'Asie centrale continueront de figurer parmi les priorités de la région de la CEE.

Annexe 1

Notes par pays

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Le secteur des transports a représenté 3,6 % du PIB en 1996 (selon les estimations). En raison de la situation économique (le PIB devrait diminuer de 0,5 % en 1998), le trafic marchandises devrait baisser en 1998 de 4,9 % en tonnes-km. Le nombre de voyageurs empruntant les transports publics devrait aussi diminuer (-3 % en voyageurs-km), surtout pour le trafic ferroviaire (- 6,7 % en voyageurs-km), tandis qu'il augmenterait pour les voitures particulières (+ 3,1 % en voyageurs-km). La route reste le mode dominant pour le trafic marchandises (65,4 % en tonnes, 82,7 % en tonnes-km) et sa part devrait encore augmenter en 1999. Les voitures particulières représentent les trois quarts des transports de voyageurs. Le transport international constitue 50 % du transport total, bien qu'il ait considérablement diminué en 1998 (- 21,8 % en tonnes-km, - 7,5 % en tonnes). Les problèmes d'encombrement apparaissent surtout sur le réseau de routes principales, à proximité des grandes villes. Parmi les mesures employées pour y remédier figurent l'information des usagers et le développement des systèmes de transport public intégré ainsi que la limitation de l'accès des voitures particulières à certaines zones urbaines. Les limites de vitesse ont été modifiées le 1er octobre 1997, passant de 60 à 50 km/h en zone urbaine et de 110 à 130 km/h sur les autoroutes. À la suite de ces modifications, les accidents et les décès ont diminué dans les zones urbaines (respectivement de 18,5 et de 3,3 %), alors qu'ils ont augmenté sur les autoroutes (de 54 % pour les décès). Une politique des transports a été définie à la suite de l'évaluation de l'état de préparation de la République tchèque à l'entrée dans l'Union européenne. Des mesures favorables au transport ferroviaire seront progressivement adoptées, notamment la modernisation des quatre couloirs de transit ferroviaire, conformément aux Accords AGC et AGTC, tandis que le développement du transport combiné sera encouragé. Les autres mesures tendant à réduire les incidences des transports sur l'environnement portent notamment sur le bruit, les limites d'émission des véhicules routiers et ferroviaires et l'harmonisation du transport des marchandises dangereuses conformément à l'ADR. La part du transport ferroviaire a augmenté par rapport à l'investissement total dans les transports en 1998 bien que la part de ce dernier consacré à l'infrastructure des transports ait diminué. La route et le rail représentent des pourcentages comparables de l'ensemble des investissements.

ESTONIE

Selon les estimations, la part du secteur des transports, des postes et des télécommunications dans le PIB est passée de 9,7 % en 1996 à 11,2 % en 1998. L'exportation de services de transport a augmenté ces dernières années, notamment dans le secteur du transit, ce qui est la raison principale de l'augmentation de la part du secteur des transports dans le PIB. Le trafic marchandises total (en tonnes) s'est accru de 3,9 % en 1998 et une nouvelle progression de 4,8 % a été prévue pour 1999. La croissance des transports routiers a été plus importante que celle du transport ferroviaire

(4,4 % contre 3,4 %), mais le contraire est prévu pour l'année prochaine (2,5 contre 5,6 %). Le trafic international a continué de progresser bien qu'à un rythme plus lent que l'année dernière (6,8 % en 1998 contre 26,3 % en 1997); une croissance plus importante, pouvant aller jusqu'à 18,2 %, est prévue pour 1999. Le trafic international représente un pourcentage croissant des transports ferroviaires comme des transports routiers (respectivement 69,3 et 21,2 %). Le rail occupe une position dominante dans le transport international dont il représente environ les trois quarts, avec une part en légère augmentation. Une progression considérable de la circulation était à l'origine d'encombres à Tallin et dans d'autres grandes villes ainsi que sur certains tronçons de routes nationales. Outre la modernisation du réseau routier, des encouragements à utiliser les transports publics et une augmentation des taxes sur les carburants jusqu'en 2002 sont censés remédier à ce problème. Les augmentations du trafic voyageurs pour 1998 et 1999 devraient être moins importantes que les années précédentes : celle de 1998 pour le nombre total de voyageurs devrait être de 0,8 % contre 0,2 % en 1999 alors que l'efficacité du trafic voyageurs (en voyageurs-km) augmenterait respectivement de 3,3 et 0,3 % pour ces deux années.

En dépit d'une augmentation du nombre des accidents (+3 %) et des blessés (+4,1 %), les chiffres de la sécurité routière indiquent une diminution sensible des décès (-7,7 %) pour 1998. Un programme international de sécurité routière est en préparation pour la période 1999-2010. Un nouveau programme de formation des conducteurs sera aussi mis en place en 1999. Une nouvelle législation était en préparation en 1998 pour les chemins de fer, les transports routiers et les transports publics. Avec d'autres mesures gouvernementales en faveur des transports publics et une réglementation plus stricte des taxes sur les carburants et les véhicules routiers (conformément aux prescriptions légales de l'Union européenne) ces mesures devraient obtenir des résultats considérables du point de vue de la réduction des incidences des transports sur l'environnement. Les principaux aménagements de l'infrastructure des transports sont liés aux couloirs paneuropéens qui traversent le pays; en 1998, les investissements ont été concentrés sur la ligne ferroviaire Tallin-Narva (les deux tiers de l'investissement total dans l'infrastructure des transports en 1998, y compris la modernisation des gares). En ce qui concerne les routes, les efforts ont porté sur trois itinéraires principaux : Tallin-Tartu, Tallin-Narva et la Via Baltica et ont représenté 16 % des investissements totaux en 1998.

FRANCE

En France, les transports de marchandises ont augmenté de 3,5 %, dépassant la croissance du PIB prévue pour 1998 (3 %). La progression des transports ferroviaires (2,5 %) sera toutefois inférieure à celle des transports routiers (3,5 %). Les chiffres de la répartition modale ne sont connus que pour 1997 et ils ont indiqué une augmentation exceptionnelle du transport des marchandises par chemin de fer (+8,7 % en tonnes/km), ce qui a fait passer de 77/23 à 75/25 le rapport entre les transports routiers et ferroviaires. Le trafic international augmente depuis 1995 au moins; en 1997, il représentait 23 % du trafic marchandises total, 14 % du trafic routier et 50 % du trafic ferroviaire. Le transport des voyageurs a également augmenté mais à un rythme plus lent. Les chemins de fer enregistrent là encore

des chiffres inférieurs : +1,5 % d'augmentation sur le réseau principal SNCF alors que l'augmentation du trafic a été de 3 % sur le réseau routier national et de 4,3 % sur le réseau autoroutier. La répartition modale pour les voyageurs n'a pas évolué sensiblement au cours des deux dernières années avec 89 % pour la route et 9 % pour le rail.

Les données dont on dispose pour les neuf premiers mois de 1998 indiquent une légère baisse du nombre d'accidents et de blessés sur la route (-0,6 %). Le nombre de tués a en revanche augmenté de 5 %. Cela pourrait dénoter une certaine perte d'efficacité des mesures prises dans le passé comme la réduction des limites de vitesse en zone urbaine (à 50 km/h), des taux d'alcoolémie ou du système de sanctions par points appliqué sur les permis de conduire. Les mesures adoptées par le Comité national de la sécurité routière prévoient une amélioration de la formation des conducteurs, une aggravation des sanctions et une amélioration de l'infrastructure et du tracé des routes (dispositifs de sécurité routière, pistes cyclables, etc.).

Parmi les efforts entrepris pour réduire les incidences néfastes des transports sur l'environnement figurent les encouragements donnés par l'État au transport combiné, tant par la modernisation et le fonctionnement des infrastructures que par l'initiative tendant à actualiser la réglementation en vigueur sur le transport des marchandises dangereuses. Les autres initiatives importantes signalées dans le rapport sont la mise en place d'études concertées sur les besoins en matière d'infrastructure routière jusqu'en 2015, la séparation des responsabilités de l'État de celles de la compagnie de chemins de fer (SNCF) et le transfert de certaines responsabilités de réglementation à certaines régions, sur une base expérimentale, dans le cadre du processus de réforme des chemins de fer, ainsi que plusieurs initiatives tendant à faciliter les opérations de transport comme la mise en oeuvre de projets de transport urbain, des systèmes multimodaux d'information et de distribution des billets, etc. La modernisation du transport par voie navigable grâce à l'amélioration des conditions de travail compte également parmi les domaines d'activité de l'État. En ce qui concerne le transport routier des marchandises, l'amélioration des contrôles dans les transports routiers (chronotachygraphe électronique, contrôle de poids en marche) et l'application de la Réglementation sociale européenne ont été les principaux secteurs d'activité.

HONGRIE

La part des transports routiers dans le PIB baisse légèrement : de 6,7 % en 1996, 6,2 % en 1998 et 6,1 % en 1999 (prévisions). Accompagnant la progression du PIB en 1998, le trafic total a augmenté. Le transport de marchandises devait croître de 2,4 % en 1998 (en tonnes/km) et, en 1999, la progression devrait être de 2 %. Pour le rail et la route, les chiffres devraient être analogues (transport routier +2 % et transport ferroviaire +1,3 % en 1998; en 1999, la progression devrait être de 2,6 % pour les deux modes). Après une baisse de 5,9 %, les transports fluviaux devraient connaître une augmentation sensible (12,9 %) en 1999. Pour les marchandises, les parts du rail et de la route restent constantes depuis 1996 : 25 % du total tonnes/km pour le rail et 51 % pour la route. Le transport international a légèrement chuté en 1998 (-0,9 %), mais il devrait connaître une reprise

en 1999 (+3,8 %). La route joue un rôle de plus en plus important dans le transport international, avec une hausse annuelle de 2,4 % en 1998 et 1999, et le rail devrait progresser en 1999 (+2,1 %) par rapport à l'année précédente (-2 %). Le transport public de voyageurs est pratiquement stagnant (+0,2 % en 1998, +0,5 % en 1999). Bien que l'on ne dispose pas de données à ce sujet, le transport individuel poursuit sa progression. Le passage des frontières et la circulation en fin de semaine sont les principales causes d'engorgement du réseau routier hongrois. La construction d'infrastructures nouvelles (essentiellement des nouvelles installations aux frontières, des voies d'évitement des villes et la reconstruction des routes de desserte des villes), l'information des usagers et les systèmes de contrôle de la circulation sont les principales mesures appliquées dans ce domaine.

Depuis 1990, on constate une baisse des accidents routiers provoquant des blessures corporelles et des décès (37 % et 49 % respectivement pour la période 1990-1997). Cependant, en 1998, les accidents routiers avec dommages corporels ont augmenté de 8,4 %, le nombre de blessés de 10,2 % et le nombre de tués de 5,6 %. Des volumes de trafic inhabituellement élevés (en particulier au début de l'année du fait de la clémence de l'hiver) et une augmentation du nombre de jeunes conducteurs peuvent en partie expliquer cette situation. On a constaté une réduction du port de la ceinture de sécurité et une plus grande influence de l'alcool. Toutefois, la tendance positive générale qui caractérise la sécurité routière depuis 1990 se maintient. Les restrictions apportées à la circulation des véhicules lourds en fin de semaine et les jours fériés, appliquées pour la première fois au début de l'année 1997, s'avèrent globalement positives. Il est désormais interdit d'utiliser un téléphone mobile en conduisant, le port du casque est obligatoire pour les conducteurs de motocyclettes et la réglementation du marquage a été mise à jour en ce qui concerne le transport d'enfants et de marchandises dangereuses. La police de la route a été dotée de nouveaux équipements et sa capacité de contrôle renforcée. L'amélioration de l'infrastructure routière et l'enseignement dispensé dans les écoles primaires devraient également avoir un effet positif.

De nouveaux tronçons autoroutiers ont été ouverts à la circulation en 1998, y compris un tronçon de 40 kilomètres sur l'autoroute M-5 (sur le couloir paneuropéen No 4) et un autre de 43 kilomètres, sur la M-3 (couloir No 5). La construction de la semi-autoroute M-15 a été approuvée. Le programme de développement du réseau autoroutier est l'un des piliers de la politique hongroise des transports. L'État a apporté jusqu'à 50 % de l'investissement total, le reste étant partiellement financé par des investisseurs privés. Suite aux critiques émanant de différents secteurs, le Ministère des transports met actuellement au point un nouveau système de péage. Des améliorations sensibles ont été également apportées au réseau ferroviaire, avec l'achèvement de l'électrification de certaines lignes, dont l'une vers la frontière slovaque, et la poursuite de la construction d'une nouvelle ligne de 42 kilomètres à destination de la Slovénie. Les transports fluviaux bénéficient aussi d'investissements qui vont à un certain nombre de ports publics du réseau, en liaison avec les centres de logistique et compte tenu des nouvelles exigences du transport intermodal.

LITUANIE

Selon les données pour 1996 à 1998, le transport et l'entreposage représentent régulièrement un peu moins de 7 % du PIB. En dépit de l'augmentation prévue du PIB pour 1998 (+11,1 %) et 1999 (+10,8 %), le transport ne devrait guère progresser en 1998 (+1 %), notamment en raison des incidences de la crise russe. L'année 1999 devrait renouer avec l'expansion (+7,7 %). La part de la route dans le transport de marchandises continue de progresser (61,8 % en 1998; 63,3 % en 1999) - tendance qui devrait se poursuivre. En ce qui concerne le transport de voyageurs, la part des transports publics diminue (de 1,9 fois pour la période 1993-1997) alors que parallèlement à la progression du nombre des voitures individuelles, le trafic routier augmente régulièrement (de 23 % pour la période 1995-1997). Environ 40 % du transport total de marchandises se fait en circulation internationale. Le transit constitue une part essentielle de cette dernière et, du fait de la crise russe, ce secteur est en baisse, notamment pour le transport routier. Les chiffres définitifs pour 1998 devraient donc être du même ordre que ceux de 1997.

La dégradation des conditions de la sécurité routière s'est poursuivie : en 1998, les accidents ont progressé de 13,9 %, le nombre des blessés de 15,7 % et celui des tués de 8 %. Il ne faut pas attendre d'améliorations en 1999 dans ce domaine. Une Fondation de la sécurité routière a été créée et un groupe de travail rédige actuellement un projet de loi sur la circulation routière. L'amélioration de la conception des routes (construction de ronds-points, mise en place de dispositifs de sécurité, installation de feux de circulation, construction de chemins pour piétons, etc.) est en cours.

Le cadre réglementaire est en voie d'adaptation aux directives de l'UE, y compris pour ce qui est des prescriptions en matière d'environnement et de sécurité. Les dispositions de la loi sur les transports qui visent à encourager le transport combiné et la ratification de l'ADR par le Parlement, en 1998, revêtent une importance particulière pour la réduction des incidences sur l'environnement. Au cours des dernières années, les investissements dans l'infrastructure de transport ont régulièrement progressé : de 0,39 % du PIB en 1993 à 0,99 % en 1997 et 1,21 % en 1998. Les projets de la Lituanie en matière d'infrastructure des transports sont conformes aux propositions formulées dans le cadre du projet TINA pour les couloirs I et IX auxquels sont allés 99 % du total des investissements dans le domaine des transports en 1998. Dans le secteur ferroviaire, les principaux projets visent notamment à porter la vitesse des trains à 160 km/h sur la ligne Vilnius-Klaipeda et à construire une nouvelle ligne à écartement UIC depuis la frontière jusqu'à un centre logistique situé à Kaunas. En 1998, les chemins de fer ont bénéficié de 29 % du total des investissements dans le secteur des transports, contre presque la moitié (48 %) pour les routes, y compris la construction de certaines routes de contournement urbaines et l'achèvement de la Via Baltica.

Les lois adoptées depuis 1995 s'efforcent de susciter les investissements privés. Un amendement à la loi sur le Fonds routier a récemment été adopté afin de préciser les sources de financement du Fonds et les modalités d'utilisation.

PAYS-BAS

Depuis des années, la part du secteur des transports dans le PIB s'est stabilisée à 8 %. La politique néerlandaise des transports s'efforce de conserver au pays une bonne position compétitive et d'apporter des améliorations durables à l'accessibilité des grands ports et des principaux centres économiques.

Les dernières données disponibles sur la circulation sont pour l'année 1997. Les objectifs semblent difficiles à atteindre en ce qui concerne le transport de voyageurs en l'an 2000 : suite à une augmentation du nombre des déplacements, le nombre total de kilomètres parcourus par les voitures particulières a progressé de 4 % alors que l'année précédente avait connu une certaine stabilisation grâce à la hausse des prix des carburants et à l'effet des politiques en matière de stationnement et de gestion des transports. Toutefois, dans les transports publics, il a été mis fin aux tendances à la baisse enregistrée dans le passé. Le transport de marchandises a également progressé en 1997. Cependant, exprimée en camions/km, l'augmentation a été inférieure à celle des quantités transportées, grâce à des mesures pour améliorer l'efficacité. En termes de valeur des marchandises transportées, la route occupe de loin la première place (94,8 %); cependant, le rail a sensiblement progressé (de 19,5 %), après une diminution de 16,5 % en 1996. Avec 21 % du transport international total, 82 % en poids, le transport routier international a progressé en 1997. De son côté, le rail est en hausse régulière en termes de valeur des marchandises transportées et ce depuis 1994, au moins (11,7 % en 1997). Le Gouvernement a pour objectif de promouvoir le transport maritime de conteneurs à courte distance sur certains itinéraires internationaux et le transport combiné sur les trajets de plus de 200 km. Compte tenu des tendances actuelles, les objectifs fixés pour 2010, bien qu'ambitieux, semblent pouvoir être atteints.

La réduction des encombrements est l'un des objectifs de la stratégie nationale des transports (deuxième plan-cadre pour la circulation et les transports), notamment sur les raccordements situés dans l'hinterland des grands ports et sur le réseau routier principal. Quatre mesures de politique générale sont envisagées : résorption des goulets d'étranglement (construction de voies nouvelles, meilleure utilisation de l'infrastructure existante); amélioration des transports publics; conception différente des transports (télétravail, gestion de la circulation, horaires décalés, etc.), et tarification routière (télépéage).

Depuis 1997, un programme initial de sécurité durable, impliquant toutes les administrations publiques, est appliqué en vue de parvenir, en l'an 2000, à l'objectif final, c'est-à-dire une réduction de 25 % du nombre des victimes de la route par rapport à 1985. En 1999, une décision devrait être prise au sujet de la prochaine phase du programme, l'objectif final étant de parvenir pour les routes à vitesse limitée à 50 km/h et 80 km/h, à la conception la plus économique et la plus durable en matière de sécurité.

Le glissement vers des modes de transport respectueux de l'environnement est un outil important de réduction des incidences négatives. Les marchandises devraient être transférées de la route à la navigation intérieure, au rail,

aux oléoducs et aux transports souterrains. Le transport de voyageurs devrait passer de la route au rail et des liaisons aériennes à courte distance aux trains à grande vitesse. Parmi les mesures complémentaires envisagées on peut citer l'amélioration de l'efficacité de la circulation routière (réduction des embouteillages), l'utilisation de véhicules plus propres et moins bruyants et la stimulation du transport combiné, y compris la promotion de la concurrence en matière de transport ferroviaire.

Le nouveau gouvernement a décidé de consacrer 1,67 milliard de florins néerlandais à l'infrastructure jusqu'en l'an 2010. Pour que les investissements envisagés soient plus efficaces, il présentera en 1999 des propositions concernant les partenariats publics/privés pour la réalisation des projets d'infrastructure. Dans ce domaine, plusieurs grands travaux sont en cours : le tunnel sous l'Escaut occidental sera achevé en mars 2003; le percement commencera à la fin de 1999. L'étape de planification du projet de desserte de la Betuwe est pratiquement achevée; les travaux de construction ont commencé dans la zone du port de Rotterdam et d'autres parties de la ligne ont fait l'objet d'appels d'offres. Une décision a été prise au sujet de l'itinéraire de la ligne à grande vitesse sud (Amsterdam - Bruxelles - Paris), le chantier démarrera en 1999.

Le Ministère des transports a récemment lancé le projet INCODELTA avec pour objectif de diriger le transport de marchandises dans des couloirs reliant les centres économiques du pays avec l'étranger; cette méthode suppose une coopération étroite entre les gouvernements et les acteurs du marché; chaque couloir est conçu comme un axe de transport, un axe de développement économique et un axe de développement de haute qualité. Des équipes spéciales antiembouteillages ont été constituées pour réduire ou prévenir les embouteillages routiers. Leur activité vise essentiellement à assurer que les mesures mises en oeuvre (interdiction de dépassement, adaptation de la vitesse ou voies pour les heures de pointe, etc.) soient observées et appliquées. Les procédures relatives à l'approbation et à la construction de nouvelles liaisons de transport seront simplifiées, suite à un projet de loi du Gouvernement qui devrait entrer en vigueur en 1999. Parmi les autres mesures novatrices on peut citer une démonstration à grande échelle du guidage automatique des véhicules, la création d'un groupe directeur chargé de suivre la participation du secteur privé aux grands projets d'infrastructure, la création récente d'un centre national d'information routière et la mise sur pied, en coopération avec l'Allemagne, d'un projet pilote de gestion sur le tronçon autoroutier Eindhoven-Cologne. Le Ministère des transports, les provinces, les municipalités et les agences de l'eau sont parvenus à un accord sur un programme en 24 points d'amélioration de la sécurité routière.

NORVÈGE

En 1995 (dernières données disponibles), le secteur des transports et des communications a représenté 9,5 % du PIB. Ce niveau devrait se maintenir pour les années suivantes. Pour 1998 et 1999, les taux de croissance annuelle devraient être inférieurs à ceux de 1997, leur niveau étant probablement plus élevé pour les marchandises que pour les voyageurs. En 1997, le transport de marchandises a sensiblement progressé (de 7 % en tonnes et de 8,1 % en tonnes/km), notamment pour les transports routiers (+ 7 % en tonnes; + 11,1 %

en tonnes/km). Le transport ferroviaire de marchandises n'a pas progressé bien qu'il y ait eu un gain de productivité (6,2 % en tonnes/km). Le transport total de voyageurs n'a progressé que très légèrement (+ 1,1 %, qu'il soit exprimé en nombre de voyageurs ou en voyageurs/km), l'augmentation la plus importante intervenant dans le secteur ferroviaire (plus de 5 %, qu'il s'agisse de voyageurs ou de voyageurs/km). Les données relatives au trafic international ne sont guère fiables. Cependant, la route devrait voir sa part de marché progresser dans l'avenir. Les principaux problèmes d'engorgement sont notamment les suivants : heures de pointe en zone urbaine, trafic interurbain en fin de semaine, insuffisance de capacité des navires transbordeurs, perte de capacité routière du fait des travaux, des conditions climatiques et des accidents, pointes de trafic à l'occasion de manifestations spéciales. Les systèmes d'information des conducteurs et de contrôle de la circulation sont en voie d'amélioration afin de résorber les encombrements. Les recettes des routes à péage servent à financer, aux mêmes fins, de nouveaux tunnels urbains.

La croissance du trafic et l'augmentation de la vitesse expliquent peut-être la progression du nombre de tués au cours des dernières années (+ 18,8 % en 1997, + 8,9 % en 1998), malgré une diminution du nombre d'accidents (- 2,8 %) et de blessés (- 1,8 %). On procède actuellement à une évaluation du programme de formation des conducteurs et il est prévu de soumettre au Parlement en 1999 plusieurs mesures dont la réduction du taux d'alcoolémie, la restriction de l'usage des téléphones mobiles et l'adoption d'un système de permis de conduire à points.

Compte tenu de l'expérience acquise des routes à péage, le Ministère des transports prend actuellement les mesures nécessaires pour donner une base juridique à la tarification routière en tant que moyen de réduire les incidences du transport sur l'environnement. La politique de stationnement est un élément clé des mesures visant à réduire les encombrements et il est procédé à l'analyse de l'application d'une taxation du stationnement privé au regard du commerce et de l'industrie. Le Ministère des transports a récemment lancé son projet "Pureté de l'air urbain" qui vise à assurer la surveillance de la pollution de l'air dans les grandes villes et à donner l'alerte, d'ici à octobre 1999. Il prévoit des mesures à court terme et à long terme qui seraient fondées sur une base juridique.

POLOGNE

Dans un avenir proche, la part du secteur des transports dans le PIB devrait rester au niveau de 1997 car le rythme de développement de ce secteur est plus lent que celui d'autres activités économiques, comme l'industrie ou la construction. Le trafic routier continue de progresser régulièrement : de 7 à 8 % sur les routes nationales E et de 9 à 10 % sur les routes internationales. La part du transport de marchandises par route devrait progresser légèrement dans l'avenir, au détriment du rail. Aujourd'hui, la route représente 79 % du volume total des marchandises transportées, la part du rail étant de 16 %. Aucun changement n'est à prévoir en ce qui concerne la part du transport international, actuellement de 9 %, dans le transport total de marchandises. Les encombrements routiers touchent essentiellement les zones urbaines, en particulier les grandes villes. Les infrastructures sont en cours

d'amélioration, y compris par la construction de routes de contournement, et des plans de gestion de la circulation (y compris le stationnement payant dans le centre des villes) sont actuellement mis en oeuvre.

Bien que l'on prévoie une certaine amélioration en 1998, l'insécurité routière reste élevée. Les principales mesures visant à réduire le nombre des accidents sont notamment les suivantes : rénovation du marquage des routes et de la signalisation, panneaux d'avertissement des conducteurs au voisinage des points noirs et amélioration des conditions routières à ces endroits grâce au "Programme de signalisation visuelle et d'avertissement des conducteurs au voisinage des points noirs".

Un certain nombre d'objectifs et de mesures envisagés dans les documents stratégiques du Ministère des transports devraient avoir des incidences favorables pour l'environnement : la différence entre les taux de croissance du trafic routier et du trafic ferroviaire devrait s'atténuer dans la période 1998-2010, parallèlement à une réduction de l'utilisation de voitures particulières et à une baisse du trafic poids lourds. Des prescriptions écologiques devraient être appliquées à la modernisation des véhicules des entreprises et de nouveaux règlements devraient être mis au point en ce qui concerne la mise au rebut des véhicules anciens et le transport des marchandises dangereuses. Des projets de normes techniques ont été formulés en ce qui concerne les véhicules, les routes et les carburants. Au cours des dernières années, un certain nombre de mesures ont déjà été appliquées en faveur du transport combiné, comme l'exemption de certaines obligations légales pour les véhicules routiers participant à ce transport (en ce qui concerne les permis de conduire et les interdictions de circulation; une augmentation du poids maximal est également prévue) et l'offre de tarifs ferroviaires préférentiels. Une nouvelle loi sur le financement du réseau routier public a été adoptée en 1998. Elle prévoit, entre autres, d'affecter 30 % des taxes sur les carburants à l'entretien et à la construction des routes. Le Gouvernement étudie à l'heure actuelle le potentiel des partenariats publics/privés. La modernisation de l'infrastructure des transports intervient essentiellement dans les couloirs II et III. En 1998, la construction de quatre routes de contournement nouvelles et d'un tronçon d'autoroutes urbaines de 2 km (Gydnia) a été achevée. Les travaux se poursuivront en 1999 pour un certain nombre de projets : deux nouvelles routes de contournement (Cracovie et Poznan), un tronçon de l'A-6 jusqu'à la frontière allemande; un tronçon de l'A-4 et un nouveau pont sur la Vistule. La ligne ferroviaire E-21 est en cours de modernisation (la première phase devrait être achevée avant la fin de l'an 2000). Le Comité économique du Conseil des ministres a entériné deux documents stratégiques du Ministère des transports : le plan général d'aménagement de l'infrastructure des transports jusqu'en l'an 2015 et la stratégie d'entretien et de développement du réseau routier national jusqu'en 2015.

La restructuration des chemins de fer nationaux polonais (PKP) se poursuit. Une inspection générale des chemins de fer a été créée et un projet de loi sur la restructuration, la commercialisation et la privatisation des PKP a été préparé. La réorganisation des PKP, qui a pris effet le 1er juillet 1998, a permis de scinder l'infrastructure et l'activité ferroviaire. Les autres mesures réglementaires récemment prises sont

la création d'un règlement tarifaire commun des services de transport combiné (transport ferroviaire - transport fluvial), qui assurent l'égalité d'accès du transport des marchandises aux compagnies de transport fluvial, et une nouvelle loi sur les conditions du transport national de voyageurs par route.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

Selon les statistiques semestrielles, la part du secteur des transports dans le PIB s'est élevée à 11,9 %. Les tendances du PIB (une baisse de 3 % a été prévue pour 1999), indiquent que le transport de marchandises³ devrait chuter de 7,3 %, essentiellement pour le mode maritime, après une régression de 10,9 % en 1998. La route échappe partiellement à cette tendance : en 1998, le transport routier de marchandises a progressé de 1,9 % et il ne devrait baisser que de 2,5 % en 1999. Globalement, la route représente 55 % du transport de marchandises (tous les chiffres désignent des tonnes-km). Dans les transports internationaux, les transports par bateau sont le mode dominant (90 % du total en tonnes/km). Bien que les échanges internationaux aient été multipliés par 1,6 fois au cours des six dernières années, et le transport international de marchandises par six, les compagnies russes ont vu leur part chuter de 75 % à 25 %.

Après la tendance à la baisse constatée au cours des années écoulées, le nombre d'accidents routiers, de blessés et de tués a continué de diminuer en 1997 mais à un rythme plus faible. Cependant, selon les données disponibles pour les dix premiers mois de 1998, cette tendance a été inversée puisque le nombre des accidents a augmenté de 2,1 %, celui des blessés de 4 % et celui des tués de 3,2 %. Un certain nombre de mesures seront prises pour s'efforcer de corriger cette tendance négative qui, sinon, se poursuivrait en 1999. Il s'agit notamment de l'amélioration de la sécurité des véhicules, de l'installation de matériaux réfléchissants et de l'amélioration de la sécurité des piétons en zone urbaine grâce à la limitation de la vitesse et à l'entretien des routes et des rues. Dans le cadre du programme fédéral, un système informatisé sur les accidents a été mis en place pendant la période 1996-1998, et des campagnes d'information ont été lancées. Cet effort se poursuivra pendant la prochaine phase (1999-2003).

SLOVÉNIE

Pour le transport de voyageurs et de marchandises, la demande continue de progresser de jour en jour. En particulier, le transport par automobile particulière a gagné des parts au détriment des autres modes suite à l'augmentation spectaculaire du nombre de propriétaires d'automobiles (de 297 voitures/1 000 habitants en 1991 à 365 en 1996). Ce secteur assure aujourd'hui plus des trois quarts du transport total de voyageurs. La faible superficie du pays et le bas prix des carburants ont contribué à cette tendance. Pour le transport de marchandises, le rapport rail/route est de 71 à 29 en tonnage et de 52 à 48 en tonnes/km. Ces chiffres ne tiennent toutefois pas compte des transports effectués pour les besoins propres des entreprises.

³Les données communiquées ne portent pas sur le secteur ferroviaire.

Sinon la proportion des marchandises transportées par route serait encore plus élevée. Le transport combiné ne porte que sur 0,8 % des marchandises transportées. La faiblesse des distances et les carences logistiques font que le transport ferroviaire de marchandises n'est guère concurrentiel, en particulier pour les transports intérieurs. La part de la route progresse donc et le rail compense sa chute (1998, 1999) sur le marché intérieur par une plus grande activité à l'international.

En Slovénie, la sécurité de la circulation est jugée mauvaise par rapport à d'autres pays (38 000 accidents par an). La réfection et la construction de routes, associées à une amélioration des conditions techniques des véhicules ont cependant permis d'améliorer la situation, ce qui est l'un des principaux objectifs de la résolution sur la politique des transports, adoptée par le Gouvernement et présentée au Parlement.

Depuis 1994, le projet slovène pour les chemins de fer et le programme de construction d'autoroutes constituent le cadre de la réfection des infrastructures des grandes lignes ferroviaires slovènes et de l'extension du réseau autoroutier. En 1998, environ 100 km d'autoroutes étaient en construction et 20 km de voies ont été ouvertes à la circulation. En 1999, l'investissement dans l'infrastructure ferroviaire devrait augmenter spectaculairement, notamment en raison du projet de liaison avec la Hongrie.

ESPAGNE

En 1997 (dernières données disponibles), la contribution du produit ajouté brut du secteur des transports au PIB était de 4,6 %. Cette même année, le trafic routier a progressé de 3,7 %, la hausse du trafic poids lourds étant de 6,5 %. Le trafic ferroviaire a lui aussi augmenté. Pour le premier semestre de 1998, les données indiquent que la progression du transport de voyageurs par route a été très importante (+22,7 % en voyageurs/km) et non négligeable pour le rail (+6,6 %). Des tendances analogues sont constatées pour le trafic marchandises (+28,3 % en tonnes/km par la route, 3 % par le rail). Le transport routier conserve donc sa position dominante traditionnelle (89,4 % du total en voyageurs/km et 78,2 % en tonnes/km, en 1997).

Pour les 10 premiers mois de 1998, les statistiques indiquent une augmentation du nombre des accidents avec blessés (3,4 %) et du nombre des tués (5 %). La Direction de la circulation met en oeuvre un plan d'action qui prévoit des activités de formation et d'éducation, des contrôles, l'application des règles, ainsi que de nouveaux règlements.

SUÈDE

Le PIB suédois devrait progresser de 4,7 % en 1998 et de 2,9 % en 1999. Selon les dernières données disponibles (1996), la part du secteur des transports dans le PIB est de 6 %. Selon ces tendances, le trafic total est également en progression. Le transport de marchandises a augmenté de 2,4 % en 1997, en tonnes/km (aucune donnée n'a été fournie pour les années suivantes), plus sensiblement par la route (6,2 %) que par le rail (2,5 %). La part du transport routier continue donc de se renforcer légèrement (le rapport route/rail était de 63/37 en 1997). Le transport de voyageurs

progresses également : les données pour le premier semestre de 1998 indiquent que le transport ferroviaire de voyageurs a augmenté de 4 %, alors qu'une stagnation était enregistrée pour la route.

Les problèmes d'engorgement des routes n'apparaissent que dans les plus grandes villes et, en 1998, les accidents sont restés au même niveau que l'année précédente. En matière de sécurité routière, l'information est la principale activité, ce qui fait qu'il n'a pas été adopté de mesures réglementaires spécifiques dans ce domaine. Toutefois, la réduction des limites de vitesse est à l'étude.

Des mesures réglementaires importantes ont été adoptées ou sont envisagées en vue de réduire les impacts sur l'environnement de la navigation et du transport aérien : les redevances d'utilisation des ports et des chenaux tiennent compte des caractéristiques environnementales des bateaux et celles perçues au décollage et à l'atterrissage des avions sont revues en fonction de critères environnementaux. Les travaux relatifs à la construction du nouveau pont ferroviaire entre la Suède et le Danemark se poursuivent et, en 1997, leur coût a représenté près d'un quart de la totalité des investissements dans les infrastructures de transport. Parmi les autres projets importants on peut citer l'achèvement de la voie ferroviaire qui contourne le lac Mälaren.

SUISSE

Sur les autoroutes nationales, les problèmes d'engorgement sont dus à une surcharge de trafic (26 %), aux accidents (37 %) et aux travaux routiers (21 %). Outre l'amélioration des infrastructures, l'accent est mis sur l'information des usagers et sur la mise en oeuvre de systèmes de surveillance de la circulation. La plupart des projets entrepris en ce qui concerne les systèmes VBS devraient être achevés d'ici à 2005.

En 1997 (dernières données disponibles), on a constaté une baisse du nombre d'accidents (-3,3 %) et de tués (-4,7 %), mais une augmentation du nombre des blessés (+2,8 %). Les accidents touchent spécialement les hommes jeunes (de 20 à 24 ans) et il semble que les risques soient plus grands la nuit (jusqu'à 4 heures du matin). Les excès de vitesse, l'inattention et l'alcool semblent être à l'origine de la plupart des accidents routiers. En décembre 1998, le Gouvernement devait adresser aux membres des chambres fédérales un message concernant la révision de la loi sur la circulation routière.

En 1998, les citoyens suisses ont approuvé un certain nombre d'initiatives concernant les transports, y compris un nouveau système de taxation des poids lourds (Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP) visant à faire couvrir au trafic lourd les coûts actuellement reportés sur les collectivités, et le "paquet" sur les infrastructures ferroviaires qui prévoit la construction de deux nouveaux tunnels transalpins, la modernisation du matériel roulant ferroviaire, de nouvelles liaisons avec le réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la lutte contre le bruit du rail. La réforme ferroviaire a également été entreprise, avec une séparation des infrastructures et des opérations et une modification du statut juridique des CFF.

ROYAUME-UNI

En 1997 (dernières données disponibles), le secteur des transports et de l'entreposage a représenté 5,5 % du PIB. Cette même année, le trafic a progressé de 1,4 % (en véhicules/km), avec une hausse analogue pour le transport de voyageurs et légèrement plus élevée (1,7 %) pour celui de marchandises. La route (de 65 % en 1996 à 67 % en 1997) et le rail (de 6 % à 7 %) ont vu augmenter leur part dans le transport total de marchandises, au détriment de celle des transports par bateau (de 24 % à 21 %).

En 1997, le nombre de tués est resté inchangé par rapport à 1996. Le nombre total de blessés a augmenté de 2 %. Dans le cadre de la nouvelle politique du Gouvernement en matière de transport, un nouvel objectif de réduction du nombre de blessés sera fixé pour l'an 2010. Il est à espérer que ces mesures, comme la modification de l'épreuve de conduite du permis de conduire, l'abaissement des limites légales pour l'alcool - qu'il faudra faire respecter - et la limitation de la vitesse en zone urbaine aideront à atteindre cet objectif. Dans cette stratégie, les autorités locales seraient appelées à jouer un rôle clef.

La construction de la liaison ferroviaire avec le tunnel sous la Manche (CTRL) a commencé en octobre 1998. Au coût de 4,2 milliards de livres, elle doublera la capacité et réduira de plus d'une demi-heure la durée des trajets internationaux. Ce projet repose sur un partenariat public/privé. Le tronçon 1 (1,7 milliard de livres), qui reliera le tunnel sous la Manche et le nord du Kent, devrait être achevé avant 2003. La liaison pourrait être ouverte dans sa totalité en 2007. L'autre grand projet d'infrastructure entrepris en 1998 est la modernisation et la réfection de la West Coast Main Ligne (WCML) de Londres à Manchester/Liverpool et Glasgow. Les travaux, d'un coût total d'environ 2,2 milliards de livres, devraient être achevés d'ici à 2006.

Le Livre Blanc du Gouvernement sur la politique intégrée des transports comporte un certain nombre de propositions visant à améliorer les opérations, essentiellement en zone urbaine, et notamment : à améliorer les services de bus (mesures prioritaires, amélioration de l'information et des réseaux, et intégration des systèmes de tarification et de billetterie); amélioration des correspondances de transport; formulation d'une législation autorisant les autorités locales à faire payer les usagers de la route en vue de réduire les engorgements; et incitation des entreprises à mettre au point des "plans de transport" pour leurs employés (migration verte) : les organismes et les agences publics joueront un rôle de démonstration en introduisant des plans de transport d'ici à mars 2000. Ce document mentionne également une réduction de l'utilisation de l'automobile pour les trajets jusqu'aux écoles (trajets plus sûrs jusqu'à l'école).

COMMISSION EUROPÉENNE (CE)

Après de longues négociations, le Conseil des ministres des transports de l'UE a approuvé à l'unanimité un projet d'accord entre la Communauté européenne et la Suisse au sujet du transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route. Cet accord a ensuite été adopté par le Sommet de l'UE à Vienne, dans le cadre d'un accord bilatéral plus général.

Les principaux éléments de l'accord sur les transports sont les suivants : taxation du transport routier en Suisse, régime transitoire pour les véhicules, masse des véhicules dépassant le maximum autorisé et maintien de l'interdiction de circulation des camions de nuit en Suisse. Le Conseil est également parvenu à un accord unanime sur la taxation des véhicules utilitaires lourds transportant des marchandises pour l'utilisation de certaines infrastructures (eurovignette), et a adopté de nouvelles dispositions visant à développer davantage le transport combiné. Cette situation et les faits nouveaux éventuels feront l'objet d'un rapport plus détaillé à la soixante et unième session du Comité.

Annexe 2

**Activités des institutions financières internationales
dans le secteur des transports**

BANQUE EUROPÉENNE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT (BERD)

En 1998, la BERD a signé 10 accords supplémentaires dans le secteur des transports, pour un montant total de 227 millions d'écus portant ainsi son intervention dans le domaine des transports à plus de 40 projets, soit 1,3 milliard d'écus. Cette même année, la Banque a bien avancé en ce qui concerne des projets avec le secteur privé et en particulier les terminaux céréaliers des ports de Constanza, en Roumanie, et de Gdansk, en Pologne. Elle a également signé un prêt relatif au transport urbain à Cracovie, l'un des projets de transports urbains qu'elle poursuit en Pologne.

Les chemins de fer restent au centre des activités de la Banque dans le domaine des transports et, toujours en 1998, elle a signé quatre nouveaux accords relatifs à des projets dans ce domaine en Hongrie, Lettonie, Croatie et Géorgie. Deux d'entre eux ont été cofinancés avec la Banque européenne d'investissement (Croatie) et le programme TACIS de l'UE (Géorgie). Trois projets intéressant les transports aériens sont venus compléter les engagements pour l'année, y compris un projet de navigation aérienne en Ukraine et un projet d'amélioration de l'aéroport de Chisinaï, en République de Moldova.

Les pays d'Europe centrale et les pays baltes représentent plus de 70 % des engagements de 1998. Cependant, en 1999, les efforts devraient se déplacer vers l'est, en direction du Caucase et de l'Asie centrale. Il s'agit notamment de projets ferroviaires et portuaires sur le couloir TRACECA en Géorgie et en Azerbaïdjan et de grands projets de restructuration ferroviaire au Kazakhstan et en Ouzbékistan. D'autres projets de réalisation de terminaux portuaires avec le secteur privé sont aussi envisagés pendant l'année. La Banque travaille aussi à la mise au point de deux projets de navigation aérienne dans la Fédération de Russie. La dernière touche devrait être mise en 1999. Pour 1999, le montant total des engagements devrait rester de l'ordre de 200 millions d'écus.

BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT (BIE)

Depuis 1993, la Banque a approuvé des prêts d'un montant total supérieur à 49,6 milliards d'écus pour les réseaux transeuropéens et les projets connexes. À ce jour, les projets appuyés par la BIE totalisent des investissements de plus de 160 milliards. En outre, sur ce montant total de prêts, 37 millions d'écus ont trait à des opérations approuvées pendant la période quinquennale 1993-1997 au titre des réseaux d'infrastructure communautaires dans les secteurs des transports, des télécommunications et du transport d'énergie. En plus, pendant les 10 premiers mois de 1998, la Banque a approuvé 7,4 milliards de prêts supplémentaires au sein de l'Union. En 1998 (janvier-novembre), des contrats de financement d'un montant supérieur à 6,3 milliards ont été signés au titre de projets au sein de l'Union, c'est-à-dire près de 40 % des prêts au sein des 15 États membres.

Les prêts bancaires signés dans les pays d'Europe centrale à l'appui des couloirs de transport et des réseaux de télécommunication et d'énergie ont totalisé plus de 3,3 milliards d'écus pendant la période 1993-1997 alors qu'un financement totalisant plus de 900 millions a été débloqué pour les liaisons gazières et électriques entre les pays du Maghreb et l'Espagne. En 1998, les prêts approuvés ont totalisé 1,4 milliard au titre des projets s'inscrivant dans les 11 couloirs de transport d'Europe centrale définis lors des conférences paneuropéennes des transports tenues en Crète et à Helsinki.

Pour l'avenir, selon toute vraisemblance, le volume des prêts de la banque dans le secteur des transports pourrait être de l'ordre de 10 milliards d'écus par an pendant quelques années. Cela signifierait que le rapport entre les prêts et l'investissement total dans le secteur serait historiquement élevé. Toutefois, ces investissements dans le domaine des transports se prêtent particulièrement à un financement de la BIE étant donné leur importance pour le développement économique de l'UE, la prédominance du secteur public, la modestie des retours sur investissement (si tant est qu'il y en ait) et leurs termes. Rien ne permet aujourd'hui de penser que la récession économique récente modifie radicalement cette projection.

BANQUE MONDIALE (BIRD)

En 1996 et 1997, la Banque mondiale avait sensiblement élargi le volume et le champ géographique de ses prêts dans le secteur des transports en Europe et en Asie centrale. En 1998, elle s'est essentiellement attachée à l'exécution de projets où elle s'était déjà engagée. En 1998, elle a approuvé des prêts pour trois projets de transport, totalisant 300 millions de dollars des États-Unis en prêts de la BIRD et 56 millions de dollars des États-Unis en prêts de l'Association internationale de développement (IDA), contre sept projets de transport totalisant 400 millions de dollars des États-Unis en 1997. En 1999, elle prévoit huit projets et des prêts d'un montant estimatif total de plus de 700 millions de dollars des États-Unis, les objectifs étant les mêmes et portant en gros sur un échantillon analogue de modes de transport, en vue de consolider les progrès dans les pays d'Europe et d'Asie centrale.
