



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2000/4
10 juillet 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Treizième session, 18-20 septembre 2000,
point 5 b) de l'ordre du jour)

ÉVOLUTION DE LA SITUATION EN CE QUI CONCERNE
LES POLITIQUES DES TRANSPORTS

Application des principes de l'économie de marché dans le secteur
des transports : le chemin à parcourir

Note du secrétariat fondée sur les renseignements communiqués
par les pays suivants : Bélarus, Bosnie-Herzégovine,
Bulgarie, Hongrie et Lettonie

I. GÉNÉRALITÉS

Le présent document résume les renseignements communiqués par les pays en transition au sujet du document sur l'analyse des problèmes rencontrés lors de l'application des principes de l'économie de marché dans le secteur des transports (TRANS/WP.5/2000/3), établi et distribué par le secrétariat suite à la demande formulée par le Groupe de travail à sa douzième session (TRANS/WP.5/26, par. 16 et 19). Les réponses des pays sont reproduites dans l'annexe au document.

Les pays en transition avaient été priés de commenter le document TRANS/WP.5/2000/3, en s'intéressant particulièrement aux thèmes suivants :

- Stratégies de privatisation des grandes entreprises toujours aux mains de l'État (essentiellement celles engagées dans les transports internationaux). Ces entreprises semblent celles qui posent le plus de problèmes : services non rentables, lourdeur de l'organisation, subventions;
- Développement de la concurrence, y compris l'octroi de licences à des opérateurs étrangers (cabotage), et mise en place d'une fiscalité transparente et non discriminatoire tant pour les transporteurs nationaux que pour les transporteurs étrangers;
- Développement de la concurrence intermodale, y compris l'adoption de mesures visant à promouvoir le transport ferroviaire et le transport combiné et à freiner le développement des transports routiers;
- Renouvellement du parc de véhicules, de manière à respecter les règlements de l'UE en la matière et à mieux répondre aux besoins du marché (recours accru à l'utilisation de tracteurs puissants, de véhicules utilitaires légers et de véhicules adaptés au transport combiné non accompagné);
- Adoption de mesures de soutien pour le renouvellement du matériel roulant des entreprises ferroviaires;
- Aménagement d'installations pour le transport combiné;
- Application des normes sociales et techniques dans le secteur des transports routiers;
- Amélioration de la fiabilité des statistiques nationales des transports;
- Offre par les entreprises ferroviaires de services nouveaux et axés sur la clientèle, en particulier dans les transports internationaux.

2. RÉSUMÉ DES RÉPONSES REÇUES ET PERSPECTIVES RELATIVES AUX TÂCHES FUTURES

Selon les réponses reçues, le processus de privatisation continue de progresser dans le secteur des transports routiers, notamment pour les marchandises. Il a même été mené à bien dans certains pays, comme la Hongrie. Cependant, la privatisation du transport routier de voyageurs se heurte à des problèmes de taille : les entreprises sont transférées aux autorités régionales ou locales mais l'on estime qu'une privatisation totale pourrait mener à l'abandon de services non rentables et affaiblir encore la part des transports publics dans la répartition modale.

Il y a lieu d'étudier les possibilités de développer les systèmes de concession du transport de voyageurs dans les pays en transition et d'appliquer des systèmes d'étalonnage modernes aux opérations de transport public.

C'est au plan des services internationaux que le développement de la concurrence dans les transports routiers semble avoir le plus progressé. Dans les pays candidats à l'adhésion, les règlements nationaux sont mis en conformité avec l'acquis de l'UE mais la discrimination à l'encontre des transporteurs étrangers, par divers moyens (autorisations spéciales, fiscalité spéciale...) n'a pas disparu. Compte tenu de l'influence positive de la concurrence étrangère dans le secteur des transports internationaux, il y a lieu d'évaluer l'impact réel de l'accès des transporteurs étrangers aux opérations de cabotage et d'étudier si la facilitation de l'accès des transporteurs nationaux aux services internationaux (y compris le cabotage à l'étranger), pourrait stimuler la modernisation du secteur et le renouvellement du parc de véhicules.

Le Groupe de travail pourrait établir un rapport sur les conséquences attendues de l'octroi aux transporteurs étrangers de licences leur permettant d'offrir des services de cabotage, compte tenu de l'expérience acquise au sein de l'UE et de la situation actuelle dans les pays en transition, et d'un accès plus souple au transport international.

Les perspectives de restriction du développement des transports routiers sont minces. De l'avis du Gouvernement hongrois, par exemple, la réforme des structures économiques et le développement des échanges avec l'Europe occidentale (portant sur des marchandises de valeur élevée) favorisent le transport routier. Cette tendance est encore accentuée par la modernisation de la gestion des transports routiers, qui est à comparer aux difficultés rencontrées dans toute tentative sérieuse de réforme des chemins de fer. Les observations communiquées au sujet du transport ferroviaire et du transport combiné laissent entendre que la principale stratégie de leur promotion reste tributaire d'investissements publics lourds pour l'infrastructure et l'équipement.

Dans les pays en transition, l'efficacité du transport de marchandises par point de PIB reste bien plus élevée qu'en Europe occidentale, ce qui laisse entendre que les gouvernements devraient associer à leurs programmes d'investissement dans l'infrastructure des mesures visant à améliorer l'efficacité des transports et à réduire la demande de transport.

Le Groupe de travail pourrait suivre les politiques appliquées dans les pays en transition pour améliorer l'efficacité des transports et réduire la demande de transport de marchandises, et formuler une série de recommandations concernant les politiques à mener.
