



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.9  
19 juin 2002

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

**RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION  
DES TRANSPORTS**

Additif 9

Communication du Gouvernement allemand

Note: À sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs, suite à une précédente décision prise lors de sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de distribuer le questionnaire relatif aux critères les plus significatifs concernant la détermination des faits nouveaux et importants qui étaient intervenus dans le secteur des transports intérieurs des pays membres et qui présentaient un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

\* \* \*

## **Principales tendances de la politique allemande des transports**

### **I. Politique d'investissement**

Les investissements dans le secteur des transports pour la période 1991-2012 obéissent au Plan fédéral des infrastructures de transport de 1992, lequel prévoit (aux prix de 1998) une enveloppe de l'ordre de 251 milliards d'euros non seulement pour des travaux neufs, mais également pour la préservation, le renouvellement et la modernisation des réseaux fédéraux de voies ferrées, de routes et de voies navigables.

Entre 1991 et 2001, des fonds fédéraux d'un montant d'environ 127 milliards d'euros ont été investis en Allemagne, soit près de la moitié des investissements prévus dans le Plan fédéral des infrastructures de transport. Les nouveaux États fédéraux ont obtenu la part du lion, avec 50 milliards d'euros, soit environ 40 % du montant total des investissements.

Malgré les contraintes budgétaires, les investissements dans la modernisation de l'infrastructure des transports se poursuivent à un niveau élevé. Des crédits d'un montant d'environ 11,5 milliards d'euros par an jusqu'en 2003 et de 9,8 milliards d'euros par an à partir de 2004 seront prévus à cette fin dans le budget fédéral.

Une attention particulière est accordée aux 17 projets de transport relatifs à l'unité allemande, avec des crédits d'investissement d'un montant total de près de 35 milliards d'euros. Les travaux de construction sont en cours dans l'ensemble de ces projets et les investissements qui leur ont été consacrés se chiffrent à plus de 19 milliards d'euros à la fin de l'année 2001; environ 55 % de ces fonds ont été investis dans neuf projets ferroviaires. Plus de la moitié des investissements prévus en faveur des projets ferroviaires ont déjà été réalisés, ce qui a permis de mettre en service six voies ferrées après des travaux de modernisation, de construction et d'électrification. En ce qui concerne les projets routiers relatifs à l'unité allemande, environ 1 150 km d'autoroutes à six voies ont été construits ou modernisés à la fin de l'année 2001, et un peu moins de 400 km sont en cours de construction. À l'exception de deux petits tronçons, l'autoroute A 2 entre Hanovre et Berlin a été ouverte au trafic en 1999 et l'autoroute A 14 entre Halle et Magdebourg (premier des projets de construction de routes relatifs à l'unité allemande) a été achevée début 2000. En outre, d'importants tronçons de l'autoroute A 4 reliant Eisenach à Görlitz et de l'autoroute A 9 reliant Berlin à Nuremberg ont été ouverts au trafic.

### **II. Cadre réglementaire**

Le cadre réglementaire repose sur le principe de l'optimisation de l'interconnexion entre l'ensemble des modes de transport. Aussi ses principaux objectifs visent-ils à assurer l'interconnexion des infrastructures et des modes de transport, à mieux répartir le trafic, à éviter un trafic inutile et à favoriser une gestion et un contrôle judicieux de la circulation.

Le mode ferroviaire sera en mesure à l'avenir d'assurer une plus grande part d'un trafic en constante augmentation. À cette fin, il a été décidé d'augmenter sensiblement les investissements consentis dans l'entretien et la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes, ainsi que dans la construction de nouvelles infrastructures. Cependant, l'accroissement du trafic ferroviaire suppose également la promotion d'une concurrence intermodale. À cet égard, des mesures

d'ordre organisationnel seront prises pour garantir la séparation entre le réseau et l'exploitation, tandis que la mise en place d'un organisme indépendant de gestion des lignes favorisera un système impartial de tarification et d'allocation de lignes. Il est prévu d'adopter des réglementations visant à renforcer le contrôle de la concurrence dans le transport ferroviaire.

Le Plan fédéral des infrastructures de transport est en cours de révision, ce qui permettra de tenir compte de l'optimisation, dans une large mesure, des interfaces entre les modes de transport. Il s'agit de jeter les bases d'un système global intégré de transport, dans lequel chaque mode puisse exploiter au mieux ses avantages comparatifs. Les chemins de fer, les routes, ainsi que les voies de navigation intérieure, de cabotage et de navigation maritime doivent être mieux intégrés dans la chaîne de transport; il convient également de faciliter le transfert d'un mode à un autre et de renforcer le transport combiné.

Avec l'adoption pour les poids lourds d'une redevance d'autoroute calculée en fonction de la distance parcourue, on assistera, à partir de 2003, au passage d'un mode de financement par le budget à un mode de financement par les usagers, ce qui contribuera à une répartition plus équitable des coûts d'infrastructure. L'essentiel des recettes ainsi obtenues sera réinvesti, par l'entremise d'une société financière, dans l'infrastructure de tous les modes de transport, conformément au cadre réglementaire.

### **III. La télématique dans les transports**

Les systèmes modernes de communication, de guidage et d'information facilitent l'application généralisée des systèmes et services télématiques. Ces outils contribuent durablement à la réalisation des objectifs du cadre réglementaire et de la politique d'investissement du Gouvernement fédéral dans le domaine des transports. Le Gouvernement espère que la généralisation du recours aux systèmes et aux services télématiques permettra d'améliorer le réseau de transport dans son ensemble.

Les milieux politiques et industriels s'accordent à dire qu'à moins d'une intervention directe de l'État, la planification, l'organisation et l'exploitation des applications télématiques sont essentiellement des tâches qui relèvent du secteur privé. C'est à la concurrence de déterminer quels sont les applications et services télématiques qui s'imposeront sur le marché. Quant au secteur public, sa principale tâche consistera à faciliter l'introduction de ces applications et services. Il s'agit tout d'abord de poser le cadre du développement des services télématiques, c'est-à-dire leurs aspects techniques, organisationnels et juridiques. La coopération (partenariat) entre les pouvoirs publics et le secteur privé a en l'occurrence un rôle important à jouer, notamment dans la gestion commune des données de trafic, l'utilisation de l'infrastructure de transport public par des tiers (accords de licence) et la transmission automatisée, et donc, en temps réel, de messages sur la circulation grâce au système RDS/TMC (Système de transmission de données par radio sur le canal réservé aux messages sur la circulation).

L'une des principales tâches de la Communauté européenne dans la télématique consiste à favoriser l'interopérabilité des applications et des services, notamment en mettant en place le cadre requis. Cet aspect a de nouveau été souligné dans une résolution adoptée par le Conseil des ministres des transports, en mars 1997. Pour favoriser l'introduction de la télématique dans le transport routier en Europe, la Commission a présenté un plan d'action qui accorde un rang

de priorité élevé à l'échelle de l'UE aux questions ci-après: RDS/TMC; recouvrement automatique des redevances; gestion des données de la circulation; sécurité et ergonomie des équipements d'information et de communication à bord des véhicules; enfin, création d'une architecture de système à l'échelle européenne.

Outre l'amélioration des signaux satellitaires existants, l'Agence européenne de l'espace (ESA) a lancé un programme de recherche appliquée (GalileoSat) visant à mettre au point un système civil indépendant de navigation par satellite. Cette action fait suite à une décision adoptée par le Conseil de l'Union européenne le 26 mars 2002 concernant la mise au point d'un tel système (Galileo).

La fabrication de systèmes télématiques et l'exploitation de services télématiques ouvriront un marché commun lucratif pour l'industrie européenne. Dans le seul domaine de la télématique routière, des prévisions récentes font état d'un chiffre d'affaires de 80 milliards de deutsche mark en Europe entre 2002 et 2010. Ainsi, les retombées économiques attendues du recours à la télématique dans les transports sont quelque peu inférieures aux estimations initiales. Néanmoins, même ce chiffre d'affaires, qui est plus proche de la réalité, permettra aux futurs applications et services télématiques de donner un important coup de fouet à l'emploi. La promotion de l'adoption généralisée de la télématique dans les transports constitue donc un volet de la politique industrielle.

### Quelques données économiques

Rubrique	Unité							Source
<u>Prévision de la croissance économique allemande</u>	%				2002			Ministère fédéral des finances Rapport annuel sur l'économie 2002
<u>Évolution des prix à la consommation</u>	%				0,75			
<u>Marché de l'emploi</u>		1999 <sup>1</sup>	2000 <sup>1</sup>	2001 <sup>1</sup>	Février 2002	Évolution de 1999/2001 à 2002		Bureau fédéral de l'emploi
Nombre de chômeurs	millier	4 099,2	3 888,7	3 851,6	4 296,2	197	4,8	
Taux de chômage	%	11,3	10,5	10,4	10,4			
Travail à temps partiel	millier	118,6	86,1	122,9	246,4	127,8	107,8	
Emplois vacants	millier	456,3	514	506,1	486,5	30,2	6,6	
<sup>1</sup> Moyenne annuelle								
<u>Nouvelles commandes</u>		1999	2000	Oct. 2001				Bureau fédéral de la statistique
Secteur manufacturier	1995=100	113,9	129,0	125,4		11,5	10,1	
– marché intérieur	1995=100	103,2	11,2	108,3		5,1	4,9	
– à l'étranger	1995=100	133,1	161,1	156,2		23,1	17,4	
Fabricants de biens intermédiaires	1995=100	106,9	121,4	116,9		10	9,4	
– marché intérieur	1995=100	100,4	109,8	106,8		6,4	6,4	
– à l'étranger	1995=100	120,4	145,3	137,5		17,1	14,2	
Fabricants de biens d'équipement	1995=100	124,0	144,2	137,9		13,9	11,2	
– marché intérieur	1995=100	109,5	119,4	113,1		3,6	3,3	
– à l'étranger	1995=100	143,3	178,1	171,6		28,3	19,7	
Fabricants de biens de consommation durables	1995=100	99,5	106,4	115,3		15,8	15,9	
– marché intérieur	1995=100	96,1	99,0	107,2		11,1	11,6	
– à l'étranger	1995=100	109,1	126,1	138,9		29,8	27,3	
Fabricants de biens de consommation	1995=100	102,7	104,6	110,7		8	7,8	
– marché intérieur	1995=100	96,1	94,8	97,6		1,5	1,6	
– à l'étranger	1995=100	123,8	135,3	151,9		28,1	22,7	

Rubrique	Unité				Évolution		Source
		1999	2000	Oct. 2001	de 1999/2001 à 2002	%	
<u>Production par secteur</u>							Bureau fédéral de l'emploi
Secteur de production <sup>2</sup>	1995=100	108,3	113,5	119,9		11,6	10,7
– fabricants de biens intermédiaires	1995=100	111,3	117,0	123,0		11,7	10,5
Fabricants de biens d'équipement	1995=100	118,8	131,0	138,8		20,0	16,8
Fabricants de biens de consommation durables	1995=100	101,8	105,7	114,6		12,8	12,6
Fabricants de biens de consommation <sup>2</sup> Y compris le secteur du bâtiment et des travaux publics	1995=100	104,4	105,8	112,2		7,8	7,5
<u>Industrie automobile</u>		1999	2000	2001			
Production	1 000	5 277,6	5 256,6	5 691,7		414,1	7,8
Nombre de nouvelles immatriculations	1 000	3 808,4	3 693,2	3 638,3		-170,1	-4,5
Exportations	1 000	3 375,0	3 745,1	3 915,8		540,8	16,0
<u>Balance des paiements</u>		1999	2000	2001			
Déficit des comptes courants	million €	-18 261,0	-59 865,0	2 805,0		21 066	-115,4
y compris excédent/déficit commercial	million €	75 633,0	35 576,0	9 278,0		-66 355	-87,7
							VDA (Association des constructeurs automobiles allemands)
							Deutsche Bundesbank (Banque centrale allemande)

Rubrique	Unité							Source
<u>Données du transport de marchandises et de voyageurs selon une nouvelle clef de répartition</u>								Prognos AG
<u>Transport de marchandises</u>		1999	2000	2001		Évolution de 1999/2001 à 2002		
Transport routier	milliard de tkm	341,7	346,3	353,3		11,6	3,4	
– Camions nationaux	milliard de tkm	249,4	250,6	252,9		3,5	1,4	
- transport routier local	milliard de tkm	31,7	29,8	27,3		-4,4	-13,9	
- transport routier régional	milliard de tkm	49,1	43,3	48,6		-0,5	-1,0	
- transport routier longue distance	milliard de tkm	165,5	171,5	177,0		11,5	6,9	
– Camions étrangers	milliard de tkm	92,3	95,7	99,9		7,6	8,2	
(info.: cabotage)	milliard de tkm	3,3	4,2	4,7		1,4	42,4	
Chemin de fer	milliard de tkm	71,4	76,0	75,2		3,8	5,3	
Bateaux de navigation intérieure	milliard de tkm	62,0	66,5	64,2		2,2	3,5	
Pipelines	milliard de tkm	15,0	15,0	15,8		0,8	5,3	
Tous modes de transport terrestre	milliard de tkm	490,7	503,8	508,5		17,8	3,6	

Rubrique	Unité						Source
		1999	2000	2001			
<u>Transport de voyageurs</u>							
Transport privé	milliard de tkm	762,0	740,0	728,0		-34	-4,5
Transport public	milliard de tkm	150,0	153,0	155,0		5	3,3
- Transport routier	milliard de tkm	76,0	78,0	79,0		3	3,9
- services de transport régulier	milliard de tkm	51,0	52,0	53,0		2	3,9
- transport occasionnel	milliard de tkm	25,0	26,0	26,0		1	4,0
- dont transport ferroviaire	milliard de tkm	74,0	75,0	76,0		2	2,7
- transport local	milliard de tkm	39,0	39,0	40,0		1	2,6
- transport longue distance	milliard de tkm	35,0	36,0	36,0		1	2,9
Transport public local	milliard de tkm	90,0	91,0	93,0		3	3,3
Transport public longue distance	milliard de tkm	59,0	62,0	62,0		3	5,1
Tous modes de transport terrestre	milliard de tkm	911,0	893,0	880,0		-31	-3,4
<u>Données du transport aérien</u>		1999	2000	2001		Évolution de 1999/2001 à 2002	
							%
Lignes intérieures	million de personnes	20,3	21,5	20,8		0,5	2,5
Lignes internationales	million de personnes	92,4	99,9	96,0		3,6	3,9
Toutes lignes confondues	million de personnes	112,7	120,4	116,9		4,2	3,7

-----