



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2008/4  
9 juin 2008

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

Vingt et unième session  
Genève, 9 et 10 septembre 2008  
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**NOUVELLES TENDANCES DES TRANSPORTS  
DANS LA RÉGION DE LA CEE**

Examen de la situation des transports dans la région de la CEE

Note du secrétariat

**I. MANDAT**

1. À sa soixante-neuvième session (6-8 février 2007), le Comité des transports intérieurs a examiné un document qui faisait le point sur la situation et les nouvelles tendances des transports (ECE/TRANS/2007/5), et a chargé le secrétariat d'établir un document identique pour l'année 2008. Le présent document fait le point de la situation des transports dans la région de la CEE en 2007 et examine un certain nombre de tendances profondes et de projections. Il a été établi par le secrétariat sur la base des statistiques disponibles ainsi que des contributions de l'Allemagne, de la Belgique, de la Croatie, de la Hongrie, de l'Irlande, de la Pologne, de la Suisse et de la Turquie, mais aussi de la Banque européenne d'investissement (BEI), de l'Union internationale des transports par chemin de fer (UIC) et de l'Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR).
2. La présente note commence par décrire les principales tendances de l'économie et des transports dans la région de la CEE, énumère les obstacles au développement des transports ainsi que les mesures de réglementation prises par les autorités et se termine par des conclusions.

Elle est suivie de tableaux et d'une annexe contenant de brefs résumés des contributions reçues des pays. **Le texte *in extenso* des contributions peut être consulté sur le site Web de la Division des transports (<http://www.unece.org/trans/welcome.html>).**

## II. TENDANCES RÉCENTES DE L'ÉCONOMIE ET DES TRANSPORTS

3. En raison du resserrement du crédit au niveau mondial provoqué par la situation du marché du crédit hypothécaire aux États-Unis, on a assisté à un ralentissement de la croissance économique dans la plupart des pays de la région de la CEE, qui a atteint en moyenne près de 3 % en 2007. Le taux de croissance du PIB a été très variable d'une sous-région à l'autre, en fonction du rattrapage de la productivité et du revenu par habitant. On s'attend à un ralentissement encore plus marqué de l'expansion en 2008 dans la plupart des pays de la CEE (tableau 1).

4. Les pays d'Europe orientale, du sud du Caucase et d'Asie centrale (CEI) ont encore obtenu de meilleurs résultats que les autres. Malgré une décélération pendant le deuxième semestre de l'année, les nouveaux États membres de l'Union européenne et les pays de l'Europe du Sud-Est ont conservé une croissance élevée<sup>1</sup>. Pour des raisons compréhensibles, la production a progressé moins vite dans les pays à fort revenu de l'Europe occidentale et de l'Amérique du Nord.

5. La croissance a été variable selon les marchés et selon les modes de transport. Aux États-Unis, l'indice des services de transport de marchandises a progressé de 1,2 % pendant les onze premiers mois de 2007, alors que dans le même temps l'indice des services de transport de personnes n'a progressé que de 0,7 %<sup>2</sup>. En Europe occidentale, les services de transport intérieur des pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est ont progressé à peu près dans les mêmes proportions que l'activité macroéconomique, à quelques exceptions près. D'après le Comité de statistique de la Communauté d'États indépendants (<http://www.cisstat.com/>) le transport intérieur de marchandises en tonne-kilomètre (à l'exclusion des oléoducs) a progressé pendant les trois premiers trimestres de 2007 d'environ 6 % par rapport à la même période de l'année précédente dans ces États-là. Le transport intérieur de personnes (à l'exclusion des voitures particulières) a progressé de 3 % pendant la même période. On peut supposer que le nombre de personnes transportées en voiture particulière a progressé encore plus vite<sup>3</sup>.

6. Les statistiques de l'UIC montrent que, pendant le premier semestre 2007, le trafic ferroviaire de marchandises, mesuré en tonne-kilomètre, a augmenté dans l'Union européenne d'environ 2 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente; en revanche,

---

<sup>1</sup> Pour une analyse détaillée des tendances de la croissance en 2006 et au début de 2007 dans les nouveaux pays à économie de marché de la CEE, voir le document de la BERD intitulé «Transition Report» (Londres, 2007).

<sup>2</sup> Ces deux indices sont mis à jour tous les mois par le Bureau of Transportation Statistics (<http://www.bts.gov/xml/tsi/src/index.xml>).

<sup>3</sup> La CEI est passée de 64 voitures particulières pour 1 000 personnes en 1990 à 141 en 2003. Cette année-là, le nombre de voitures particulières pour 1 000 personnes allait de 38 au Kirghizistan à 161 en Fédération de Russie (qui a connu l'augmentation la plus significative passant de 60 en 1990 à 161 en 2003).

cette progression a atteint près de 9 % dans la Fédération de Russie alors qu'elle a stagné en Turquie<sup>4</sup>. Quant au trafic voyageurs, mesuré en voyageur-kilomètre, il s'est accru dans l'Union européenne d'environ 1,6 % par rapport à la même période de l'année dernière alors qu'il a perdu 0,5 % dans la Fédération de Russie et qu'il a progressé de près de 7 % en Turquie.

7. Les statistiques nationales disponibles indiquent que la circulation routière a continué à progresser en 2007. Le transport de personnes par la route a continué à progresser dans tous les pays, même si cette progression a été plus faible en Europe occidentale que dans les pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est. Le transport routier de marchandises est resté le principal mode de transport dans l'ensemble de l'Union européenne ainsi que dans les pays de l'Europe du Sud-Est. En revanche, dans la CEI, c'est le transport par chemin de fer qui est prédominant (tableau 2). Et pourtant, dans neuf pays de la CEI, la productivité du travail dans les chemins de fer est restée bien inférieure à ce qu'elle était en 1989, ce qui suppose un important suremploi. Dans les autres pays de la CEI (Fédération de Russie, Géorgie et Kazakhstan), la productivité a dépassé le niveau de 1989 de 18 à 25 %. En revanche, cette productivité a plus que triplé en Estonie depuis 1989 (fig. 1)<sup>5</sup>.

8. Les statistiques de l'UIRR montrent que le trafic combiné route/rail a continué à s'accroître rapidement en Europe en 2007, après avoir fait un bond de 15 % en 2006 et atteint 2,7 millions d'envois, soit 5,4 millions d'EVP. Le transport combiné international non accompagné, quant à lui, est resté concentré sur les couloirs transalpins. Le transport combiné s'est développé particulièrement vite dans les nouveaux États membres de l'UE, grâce à l'afflux d'investissements étrangers directs de l'Ouest vers l'Est et à l'intensification des flux commerciaux dans les deux sens. Des tendances analogues semblent imminentes dans la partie européenne de la CEI, grâce à une augmentation importante des investissements étrangers directs dans la fabrication d'articles manufacturés, notamment le secteur automobile<sup>6</sup>. La libéralisation progressive du marché du transport ferroviaire est un des principaux facteurs qui expliquent l'essor du transport combiné international. La qualité du service ne s'est guère améliorée puisque pendant les premiers mois de 2007, seuls 55 % des trains internationaux de transport combiné arrivaient à l'heure<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Pour plus de détails, voir [http://www.uic.asso.fr/stats/article.php3?id\\_article=2](http://www.uic.asso.fr/stats/article.php3?id_article=2).

<sup>5</sup> Le transport de voyageurs (Chemins de fer sud-ouest) a été privatisé à la fin de l'an 2000 et le transport de marchandises (Chemins de fer estoniens) en août 2001. En janvier 2007, l'État a repris une participation dominante dans les chemins de fer estoniens. Entre 2001 et 2006, la productivité du travail dans les Chemins de fer a presque doublé. Les chiffres de productivité annuels sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.ebrd.com/country/sector/econo/stats/sci.xls>.

<sup>6</sup> D'après les Chemins de fer russes, en 2007, des pièces détachées de la marque Toyota ont été transportées à titre expérimental par le *Transsibérien* ([http://www.eng.rzd.ru/news.html?action=view&nav\\_id=15&ti\\_id=2618](http://www.eng.rzd.ru/news.html?action=view&nav_id=15&ti_id=2618)).

<sup>7</sup> Retards inférieurs à trente minutes.

### III. PROBLÈMES DE TRANSPORT ET RÉPONSES PROPOSÉES

#### A. Investissement et financement

9. Si dans les années 90 les investissements dans les infrastructures de transport ne représentaient en Europe occidentale que 0,8 % du PIB, ils étaient en moyenne de 1 % pendant le premier semestre des années 2000. Ce type d'investissements a aussi progressé dans les pays d'Europe centrale membres de l'UE et dans les pays d'Europe du Sud-Est candidats à l'adhésion (Croatie, Turquie et ex-République yougoslave de Macédoine), où ils ont atteint 1,5 % du PIB au milieu des années 2000. Plus de 60 % des investissements dans les transports intérieurs sont allés à la route en Europe occidentale et, dans les nouveaux États membres et les pays candidats, cette proportion était d'environ 80 %<sup>8</sup>.

10. Les fonds structurels et de cohésion octroyés par l'Union européenne pour cofinancer les projets d'infrastructures des transports ont bénéficié aux régions dont les revenus par habitant sont les plus bas. Les nouveaux États membres ainsi que les pays candidats bénéficient grandement de leur accès au financement de la BEI et à d'autres formes d'assistance de l'Union européenne pour compenser le manque d'investissement dans les infrastructures routières, ferroviaires et de transit urbain dont ils souffraient par le passé.

11. Tout comme dans l'Union européenne, les investissements dans les infrastructures de transport progressent aussi dans la CEI depuis le début des années 2000. Le montant de ces investissements est particulièrement impressionnant dans les pays richement dotés en ressources. À titre d'exemple, entre 2000 et 2006, les investissements dans des infrastructures de transport ont représenté 18 % de la formation de capital fixe, et en moyenne 3 % du PIB dans la Fédération de Russie<sup>9</sup>. Le rapport investissements dans des infrastructures de transport/PIB y est donc trois fois plus élevé qu'en Europe occidentale et environ deux fois supérieur à ce qu'il est dans les nouveaux États membres de l'Union européenne et les pays candidats. Malgré cette évolution favorable, il est peu probable que les écarts énormes qui existent en ce qui concerne la disponibilité et la qualité des infrastructures puissent être comblés dans un avenir proche.

12. Les institutions financières internationales ont continué à participer activement au développement des infrastructures dans les nouveaux pays à économie de marché de la région de la CEE. En 2007, la Banque mondiale (BIRD et IDA) a accordé des prêts de 722 millions de dollars des États-Unis pour le développement des transports dans les pays de l'Europe centrale, de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est et s'est engagée à en prêter 455 autres. La Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) a accordé des prêts d'un montant comparable pour des projets d'infrastructure. L'élargissement du mandat de la BEI pour des prêts à des pays tiers, pour la période 2007-2013, s'est déjà traduit par la signature de projets en République de Moldova (30 millions d'euros pour la réfection des principales routes du pays), Turquie (630 millions d'euros pour la construction d'une voie de chemin de fer à grande vitesse) et en Ukraine (200 millions d'euros pour la modernisation de l'autoroute entre

---

<sup>8</sup> Pour plus de détails, voir <http://internationaltransportforum.org/statistics/investment/invindex.html> et les statistiques nationales.

<sup>9</sup> Pour plus de détails, voir <http://www.gks.ru/wps/portal/english>.

la capitale Kiev et l'Europe occidentale). Le projet concernant l'Ukraine a été cofinancé avec la BERD, alors que le projet concernant Moldova a été cofinancé avec la BERD et la Banque mondiale. En outre, un certain nombre de nouveaux pays à économie de marché de la région de la CEE ont financé des projets d'infrastructure de transport grâce à des prêts octroyés par la Banque asiatique de développement et la Banque islamique de développement. Et pourtant, les moyens financiers disponibles restent insuffisants pour permettre aux pays les moins développés de la région de la CEE d'entretenir leurs infrastructures de base et se doter de nouvelles infrastructures, en raison de conditions d'exploitation difficiles et de leur capacité d'emprunt limitée.

13. Dans les pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est, la modernisation des infrastructures avance lentement. D'après les derniers chiffres communiqués par la BERD pour ces deux sous-régions, en 2007, la modernisation des chemins de fer n'a avancé que dans un seul pays (la Fédération de Russie) alors que la modernisation du secteur routier a progressé dans deux pays (Bosnie-Herzégovine et Kazakhstan). En outre, un certain nombre de projets d'infrastructure clef ont été lancés ou se sont poursuivis afin de supprimer d'importants goulets d'étranglement ou remédier à des liaisons manquantes. Un certain nombre de gouvernements ont lancé d'ambitieux projets de partenariats public-privé afin de moderniser des parties importantes de leur infrastructure de transport. Si de tels projets sont déjà en cours en Turquie, les lois les rendant possibles n'ont été adoptées que récemment dans un certain nombre de pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est. De plus, les lois adoptées sont très peu satisfaisantes dans 3 pays, à peine satisfaisantes dans 5 pays et moyennement satisfaisantes dans 7 pays<sup>10</sup>. Il semble que les pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est devraient se concentrer sur l'amélioration de leurs infrastructures et la mobilisation de nouveaux investissements privés, notamment des investissements étrangers directs.

## **B. Réduction de la pauvreté et développement des transports**

14. Malgré les tendances positives en matière d'investissement mentionnées ci-dessus, les pays de la région de la CEE à faible revenu n'ont pu se doter de services de transport efficaces, en raison du manque de moyens de financement qui reste un sérieux obstacle à la modernisation de leurs infrastructures et de leurs véhicules. Étant donné que la majorité de la population n'a qu'un accès limité au marché du travail, les transports en commun mais aussi les routes, notamment les routes de campagne, sont indispensables. La possibilité de se déplacer permet de trouver du travail et représente donc en définitive un élément important de la lutte contre la pauvreté.

15. L'amélioration du réseau routier rural permet d'accroître notablement la productivité et les salaires dans l'agriculture, de faciliter le passage d'une agriculture de subsistance à une agriculture de rapport et enfin de contribuer au développement social en facilitant l'accès aux services d'éducation et de santé de base<sup>11</sup>. Par exemple, le projet de développement d'infrastructure rurale en Arménie, lancé l'année dernière avec l'aide de la Millenium Challenge Corporation (États-Unis), est une illustration parfaite des nombreuses retombées que peut

---

<sup>10</sup> Pour plus de détails, prière de se reporter aux indicateurs de transition de la BERD pour 2007, à l'adresse suivante: <http://www.ebrd.org/country/sector/econo/stats/sib.xls>.

<sup>11</sup> Pour plus d'informations voir <http://www.cuts-citee.org/DI-enewsletter1-08.htm>.

entraîner le développement des transports. Le programme d'investissement, qui bénéficie d'un don de 67 millions de dollars É.-U. pour la réfection de plus de 900 kilomètres de routes rurales, vise à améliorer les conditions de vie de 75 % des Arméniens vivant à la campagne.

### C. Transit et facilitation du commerce

16. Compte tenu des difficultés financières qui pèsent sur les investissements dans les infrastructures dans un certain nombre de pays de la CEI, les liaisons de transport existantes devraient être utilisées au mieux. Il serait préférable de commencer par améliorer les réseaux existants avant d'engager de nouveaux investissements. Malheureusement, un certain nombre de conflits non résolus continuent d'empêcher les consultations multilatérales et régionales sur la planification des investissements. De plus, la récente étude menée en commun par la CEE et la CESAP sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie conclut qu'il existe de nombreux *obstacles non physiques* au développement des transports dans un certain nombre de pays du Caucase et d'Asie centrale<sup>12</sup>. La désorganisation des marchés du transport contribue à accroître encore le coût des transactions commerciales internationales dans les pays enclavés, à cheval entre l'Europe et l'Asie. Par exemple, d'après les dernières estimations de la Banque mondiale, les coûts dus aux formalités d'exportation et d'importation sont cinq à six fois plus élevés dans les pays d'Asie centrale que dans les pays de la CEE bénéficiant d'une réglementation appropriée<sup>13</sup>. Il faut savoir que le transport intérieur représente environ les trois quarts du coût international dans les pays d'Asie centrale.

17. Les formalités au passage des frontières sont encore lourdes dans de nombreux pays de la CEE. Par exemple, dans le transport ferroviaire, il n'existe pas encore de signalisation unique des frontières, commune à l'ensemble de l'Union européenne, où plus de 20 systèmes différents de signalisation et de contrôle de la vitesse sont en usage. Malgré quelques progrès, la plupart des trains de voyageurs ou de marchandises desservant des lignes internationales sont obligés de s'arrêter au poste frontière pour changer de motrice et de conducteur. Le franchissement des frontières est souvent rendu encore plus difficile en raison de l'absence d'accords pour la répartition des voies et du double triage des trains qui prend beaucoup de temps.

18. La réglementation destinée à restreindre la concurrence représente un autre obstacle important au développement de transports intérieurs plus efficaces dans la région de la CEE. À ce propos, il était noté dans l'examen de l'année dernière que le manque de concurrence compromettait l'efficacité des services ferroviaires. Il en va de même dans le transport routier et la navigation intérieure. Le coût considérable des visas que doivent obtenir les chauffeurs routiers et le temps qu'ils mettent à les obtenir jouent aussi contre la concurrence et se traduisent par une augmentation inutile des coûts des transactions et, en fin de compte, par une hausse des prix à la consommation. En particulier, l'élargissement de l'espace Schengen, en décembre 2007, s'est traduit par un durcissement du régime des visas pour les chauffeurs routiers originaires d'un certain nombre de pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est. De plus, les files de camions

---

<sup>12</sup> L'étude est disponible à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/trans/main/eatl/in\\_house\\_study.pdf](http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf).

<sup>13</sup> Pour plus de détails, se reporter à l'adresse suivante: [http://www.doingbusiness.org/Explore\\_Topics/TradingAcrossBorders](http://www.doingbusiness.org/Explore_Topics/TradingAcrossBorders).

en attente de dédouanement à la frontière entre l'Union européenne et la Fédération de Russie sont de plus en plus longues<sup>14</sup>, non seulement parce qu'il s'agit d'un goulet d'étranglement mais encore à cause d'un manque de concertation entre les gouvernements.

#### **D. Libéralisation et privatisation**

19. Dans de nombreux pays de la CEE, le transport international routier a continué à pâtir du protectionnisme croissant (contingentement des permis) mais aussi d'obstacles administratifs au passage des frontières, notamment fouille complète de la cargaison, obligation de rouler en convoi et heures d'ouverture limitées. En outre, la réglementation régissant le transit et le passage des frontières dans un certain nombre de pays de la CEE à faible revenu est toujours aussi peu claire et elle est souvent modifiée sans préavis. Si l'on excepte l'Amérique du Nord, l'Union européenne est la seule sous-région de la CEE où les services de transport se sont nettement libéralisés.

20. Le régime relativement libéral dont bénéficie le secteur des transports dans l'Union européenne s'est encore amélioré en 2007 avec l'ouverture complète du marché du transport ferroviaire de marchandises à la concurrence (y compris le cabotage). En outre, le troisième «paquet ferroviaire» de la Commission européenne prévoit l'ouverture du marché du transport international de voyageurs à la concurrence d'ici à 2010 (mais cette fois-ci à l'exclusion du cabotage). Il faut pourtant savoir que même une libéralisation pleine et entière du secteur ferroviaire de l'Union européenne ne saurait le relancer si les infrastructures ne sont pas modernisées afin d'atteindre une interopérabilité, condition indispensable à une concurrence efficace. Grâce à des arrangements entre autorités nationales, l'homologation du matériel roulant est désormais simplifiée entre cinq pays de l'Union européenne et la Suisse. Le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) fonctionne aujourd'hui sur 1 700 kilomètres de lignes dans neuf pays de l'Union européenne et devrait continuer à s'étendre dans les années à venir.

21. À ce jour, les pays de l'Union européenne qui ont ouvert à la concurrence leurs marchés du transport ferroviaire de marchandises (à savoir l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Suède) ont une meilleure productivité et des prix plus bas que les autres. La création d'organismes de réglementation du transport ferroviaire est un changement institutionnel d'importance aussi bien dans les pays membres de l'Union européenne que dans plusieurs pays tiers. Il a notamment fallu choisir entre un système de régulation multisectoriel responsable de plusieurs secteurs (par exemple l'énergie, l'eau et les transports) et un système de régulation chargé d'un seul secteur. La privatisation est un autre changement important qui est survenu dans le secteur des transports, traditionnellement dominé par des entreprises nationalisées. L'acquisition récente de MAV Cargo (société spécialisée dans le transport ferroviaire de marchandises faisant partie de la société nationalisée des chemins de fer hongrois MAV) par un consortium regroupant Rail Cargo Austria (société ferroviaire de transport de marchandises de la société nationale de chemins de fer autrichienne ÖBB) et GYSEV (société de chemins de fer austro-hongroise indépendante, aussi connue sous le nom de «Raberbahn») a donné naissance à la troisième

---

<sup>14</sup> Par exemple, en décembre 2007, 1 500 camions faisaient la queue à la frontière entre la Lettonie et la Fédération de Russie, à Terehova (soit environ quatre jours d'attente). Pour plus de détails voir «European Voice», 8 janvier 2008.

plus grande société de transport ferroviaire de marchandises de l'Union européenne ayant un accès direct aux pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est. Toutes les tendances que nous venons de décrire devraient améliorer l'efficacité des services de transport.

## **E. Sécurité routière**

22. La sécurité routière demeure l'un des plus graves problèmes de la région de la CEE, puisque l'on dénombre plus de 140 000 victimes par an. Malgré des résultats en amélioration les années précédentes, 2007 a été marquée par une nette augmentation du nombre de personnes tuées dans des accidents de la circulation dans de nombreux pays de la région. Les données disponibles pour le premier semestre de l'année montrent que le nombre de victimes d'accidents s'est accru par rapport à la même période de 2006 de plus de 10 % dans l'Union européenne, la CEI et l'Europe du Sud-Est<sup>15</sup>. On ne connaît pas encore exactement les causes de cette détérioration de la situation. On peut cependant signaler un certain nombre d'initiatives positives comme l'engagement pris par l'Union européenne en 2001 de diviser par deux le nombre de victimes d'accidents de la route d'ici à 2010. Même si cet objectif ambitieux a peu de chances d'être atteint, le nombre de victimes en 2010 devrait être nettement inférieur à ce qu'il était en 2001.

23. Parvenir à une mobilité durable est devenu l'un des principaux objectifs de la plupart des pays de la CEE, mais la sécurité de la circulation routière reste l'une de leurs principales préoccupations. La sécurité des routes (mesurée d'après le nombre de victimes par véhicule) est inégale d'un pays à l'autre de la région; bonne en Amérique du Nord et en Europe orientale, elle est moyenne dans les nouveaux États membres de l'Union européenne et les pays candidats, et médiocre dans les pays de la CEI et l'Europe du Sud-Est. Il semble qu'il n'existe pas de panacée pour obtenir de bons résultats en la matière.

24. L'instauration de sanctions plus sévères, et notamment d'un permis de conduire à points, en été 2006 en République tchèque a été suivie dans un premier temps par une réduction spectaculaire du nombre de décès dans des accidents de la circulation. Cependant, ces bons résultats ont été de courte durée puisque les données préliminaires pour 2007 indiquent une augmentation significative du nombre de victimes par rapport à l'année précédente. À la suite du renversement d'une tendance jusque-là positive, en 2007, les autorités russes ont décidé de sanctionner plus sévèrement les infractions au Code de la route en janvier 2008. Bien que les premiers résultats semblent prometteurs, il reste à voir si les nouvelles mesures d'incitation permettront d'améliorer le comportement des conducteurs à longue échéance.

25. Sur le plan réglementaire, la Commission européenne a adopté un certain nombre de directives en faveur de la sécurité routière en 2007: rendre l'avant des véhicules moins dangereux pour les usagers les plus vulnérables, généraliser les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue pour enfants et installer des rétroviseurs d'approche sur les poids lourds. Le nouveau permis de conduire qui a été adopté par l'Union européenne le 20 décembre 2006 (troisième Directive), et qui entrera en vigueur en 2012, remplacera les 110 types de permis de conduire en usage dans les pays membres de l'Union européenne.

---

<sup>15</sup> Les données relatives aux victimes d'accidents de la route en 2007 dans certains pays de la CEE, notamment le Canada et les États-Unis d'Amérique, ne sont pas encore disponibles.



26. La première Semaine mondiale de la sécurité des Nations Unies, qui s'est tenue en avril 2007, a créé une prise de conscience des usagers de la route dans de nombreux pays du monde. Dans la région de la CEE, elle aurait, d'après une étude, eu des effets bénéfiques dans 12 pays (notamment au Bélarus, en Bulgarie, en Espagne, en Fédération de Russie, en Italie et en Lettonie) et aurait incité plusieurs pays à se doter de nouvelles structures en matière de sécurité routière ou à renforcer les structures existantes.

## **F. Construction des véhicules**

27. En 2007, plusieurs innovations importantes sont venues améliorer la sécurité des véhicules et l'efficacité du carburant tout en réduisant les émissions nocives. Parmi les dernières innovations apportées aux véhicules dans le monde entier pour la prévention des accidents, on peut citer les systèmes de transport intelligents, comme le système d'alerte sortie de voie, le système d'alerte choc avant et le système d'alerte choc arrière. Il faut savoir que 91 % des accidents dont le conducteur est responsable sont dus à une faute d'inattention. À la fin de l'année 2006, en Amérique du Nord, le Gouvernement et les principaux constructeurs automobiles ont lancé un programme intitulé «Advanced Crash Avoidance Technology» (ACAT), qui est destiné à déterminer le degré de sécurité et de faisabilité des nouvelles techniques destinées à aider les conducteurs à éviter les accidents. Par «systèmes intelligents», on entend toutes sortes de dispositifs, qu'il s'agisse d'un simple signal auditif ou visuel ou d'un système plus perfectionné qui prévient physiquement le conducteur, ou encore d'un système qui ajuste la ceinture de sécurité ou un autre dispositif de sécurité, voire de dispositifs qui interviennent directement sur un organe du véhicule, comme le freinage automatique. Grâce au programme ACAT, ces techniques sont désormais mieux connues en Amérique du Nord, au Japon et en Europe depuis 2007.

28. Aux termes d'un accord conclu entre l'Union européenne et les constructeurs automobiles, tous les véhicules neufs sont désormais équipés d'un système de freinage antiblocage. Le système antiblocage et le contrôle électronique de stabilité représentent les deux principaux progrès réalisés dans le domaine de la sécurité des véhicules de l'année passée. Ils permettent d'assurer la stabilité du véhicule en situation d'urgence, protégeant de ce fait à la fois les occupants du véhicule et les autres usagers de la route. L'installation obligatoire de ces deux dispositifs devrait assurer leur généralisation dans le monde entier.

29. L'utilisation croissante de gazole contenant au maximum 0,25 % de soufre et d'essence sans plomb, auxquels les pays en développement ont aussi accès, a eu un effet déterminant sur la réduction des émissions nocives. En 2007, les constructeurs ont demandé que l'on définisse des normes de qualité des carburants afin de pouvoir encore davantage réduire les émissions par une réglementation plus sévère. Pour que les autorités puissent mettre en place des dispositifs de réduction des émissions nocives de plus en plus perfectionnés, il faut que les consommateurs puissent se procurer des carburants appropriés. L'absence de normes de qualité du carburant harmonisées risque d'entraver la mise au point de nouvelles techniques de réduction des émissions. Parmi les autres moyens d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, on peut citer la conduite économique (qui peut être encouragée au moyen de campagnes et lors de la formation des conducteurs), les systèmes intelligents de régulation du trafic afin d'éviter les encombrements et enfin des mesures fiscales favorisant les véhicules écocompatibles.

30. En outre, les constructeurs automobiles mettent au point des véhicules utilisant de nouvelles sources d'énergie, afin de réduire la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles et d'améliorer la qualité de l'air, notamment dans les villes. Sur les marchés les plus développés, on trouve désormais des automobiles à moteur hybride qui à la fois polluent moins et tirent un meilleur parti du carburant. Les moteurs hybrides ont démontré leur efficacité pour les automobiles jusqu'à une certaine taille mais, pour les poids lourds, il a fallu mettre au point des moteurs diesel plus propres. D'une manière générale, les véhicules à moteur diesel consomment environ 30 % de moins de carburant que des véhicules comparables fonctionnant à l'essence. La nouvelle génération de moteur diesel, qui est apparue fin 2006, émettra moins de particules que les modèles précédents. L'utilisation de l'hydrogène et de piles à combustible devrait encore contribuer à réduire les émissions de gaz polluants et de CO<sub>2</sub>.

### **G. Encombres et gestion du trafic**

31. Depuis le début des années 2000, les investissements dans les infrastructures de transport ont nettement progressé dans l'ensemble des pays de la CEE mais les encombrements, en partie dus à une mauvaise utilisation des infrastructures existantes, ont persisté dans certaines régions.

32. Au Canada et aux États-Unis, les encombrements dans et autour des principaux ports se sont réduits grâce à une meilleure gestion des approvisionnements et à un ralentissement de la croissance du trafic de conteneurs<sup>16</sup>. À l'inverse, dans les principaux ports d'Europe, les encombrements ont apparemment augmenté, ce qui traduit une capacité insuffisante d'adaptation et un trafic de conteneurs soutenu.

33. Les encombrements routiers chroniques se sont poursuivis dans toutes les principales zones urbaines d'Amérique, en raison des prix relativement bas des automobiles et du carburant, mais aussi, à un degré moindre, en raison de goulets d'étranglement ou d'une signalisation insuffisante, par exemple<sup>17</sup>. Dans quelques pays d'Europe, les encombrements routiers ont été moins graves en raison du prix plus élevé du transport automobile (forte augmentation des taxes d'immatriculation et de la taxe sur les carburants ainsi que le recours croissant au péage autoroutier et au péage urbain) mais aussi à des réseaux ferroviaires pour le transport de passagers bien développés.

34. En Europe, du point de vue des usagers, le principal inconvénient des encombrements est qu'ils augmentent la durée des trajets. Comme aux États-Unis, les encombrements non récurrents représentent 40 à 60 % de tous les encombrements se produisant sur des autoroutes urbaines, dont une forte proportion est consécutive à des accidents. Les responsables européens s'accordent à dire que la meilleure façon d'éviter les encombrements est d'intervenir rapidement en cas d'accident, afin d'éviter que ne surviennent des accidents secondaires, et de se concentrer sur les besoins des usagers. Ils s'accordent à dire en outre qu'une réduction de la vitesse en cas d'encombrement non seulement améliore la situation générale mais réduit le risque d'accident primaire.

---

<sup>16</sup> Pour plus de renseignements, voir <http://www.scdigest.com/assets/newsViews/07-08-23-2.php?cid=1196>.

<sup>17</sup> Pour plus de détails, voir la publication du Ministère des transports des États-Unis d'Amérique intitulée «National Strategy to Reduce Congestion on America's Transportation Network», 2007.

35. Les encombrements gagnent du terrain dans tous les pays membres de la CEE en raison de l'explosion du parc automobile dans les pays d'Europe centrale, d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est, ainsi que dans le Caucase et l'Asie centrale. Dans de nombreux pays en transition, la motorisation pendant les dix premières années de transition a été aussi rapide, voire plus rapide, que pendant les trente dernières années en Europe occidentale. Dans les grandes villes, la gestion de la circulation continue à poser des difficultés. Plusieurs grandes villes de la région de la CEE ont lancé des programmes d'investissement pour améliorer la gestion du trafic alors qu'un certain nombre de municipalités continuaient à modifier leur politique en matière de parcage. D'autres villes encore, ayant épuisé toutes les possibilités de la gestion traditionnelle, ont instauré un péage urbain, suivant en cela l'exemple de Londres et de Stockholm (par exemple Milan, en janvier 2008). Cette mesure a eu pour effet d'amorcer une diminution des encombrements et d'inciter les usagers à davantage prendre les transports en commun. Parallèlement, on a assisté à une augmentation significative de la part des bicyclettes dans la circulation urbaine, ce qui pose de nouveaux problèmes de sécurité routière.

## **H. Réchauffement climatique**

36. La pollution atmosphérique engendrée par les transports a des effets nuisibles sur la santé. On estime à environ 100 000 le nombre de décès qui chaque année sont liés à la pollution de l'air dans les villes des pays de la CEE, ce qui réduit l'espérance de vie d'environ un an. Outre qu'ils sont responsables de la plus grande partie de la pollution atmosphérique dans les villes, les transports continuent d'aggraver le changement climatique. Même si le secteur de l'énergie reste responsable de plus de la moitié des émissions de CO<sub>2</sub> d'origine humaine, la part des transports dans ce total continue à s'accroître, pour avoisiner les 30 %. La plus grosse partie de ce pourcentage (près de 85 %) est due aux émissions des véhicules routiers.

37. Dans le secteur routier, le fait de rendre les infrastructures payantes semble avoir eu une influence notable sur les flux de trafic. D'après le Ministère des transports de l'Allemagne, la taxe sur les poids lourds, introduite en 2005 sur les autoroutes, a permis de réduire la proportion de véhicules voyageant à vide sur de grandes distances et favorisé le développement du transport intermodal et la vente de poids lourds écopatibles<sup>18</sup>. Le péage autoroutier a aussi été instauré en Autriche (2004), en Suisse (2005), en République tchèque (2007), ainsi que dans d'autres pays de la CEE, tandis que plusieurs membres de l'Union européenne envisagent d'instaurer prochainement un système de péage électronique<sup>19</sup>. L'instauration du péage devrait contribuer à résoudre le problème des encombrements, voire encourager le transport ferroviaire au détriment du transport routier. L'efficacité du péage dépendra fortement d'une part du rapport entre la source des recettes et l'utilisation qui en sera faite, et d'autre part de l'interopérabilité du péage électronique entre les pays. Bien qu'il soit techniquement possible de raccorder les systèmes de péage électronique actuellement en service dans les pays européens et que certains d'entre eux

---

<sup>18</sup> Outre le péage, d'autres facteurs ont joué un rôle, notamment l'amélioration du service dans les transports ferroviaires, l'augmentation du prix des carburants, le manque de chauffeurs routiers compétents et l'octroi de subventions temporaires pour l'achat de poids lourds écopatibles.

<sup>19</sup> Dans cinq pays de l'Union européenne (Espagne, France, Italie, Portugal et Slovaquie), un système de péage électronique est en place sur les autoroutes, aussi bien pour les voitures particulières que pour les poids lourds.

envisagent de coopérer dans ce domaine, les entreprises de transport routier international semblent redouter le coût des transactions résultant du manque d'harmonisation en ce qui concerne les enregistreurs de bord et les procédures de paiement. Une réglementation non harmonisée risque de provoquer un détournement du trafic international vers des pays qui ne sont pas encore dotés de péage électronique, provoquant ainsi des encombrements et de la pollution sur les autoroutes dépourvues de péage.

38. En Europe occidentale et en Amérique du Nord, la mobilité durable à moyen terme requiert entre autres une intensification des efforts pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux déplacements. Aux États-Unis, il sera difficile de remédier aux goulets d'étranglement chroniques sur les autoroutes inter-États sans s'attaquer à la principale cause, à savoir la grande disparité entre le coût des déplacements par autoroute et le coût des encombrements. En Europe occidentale, la mise en place rapide d'une interopérabilité pleine et entière, dans un secteur ferroviaire libéralisé, et d'un système de péage routier judicieux est un enjeu de taille à moyen terme.

#### IV. CONCLUSIONS

39. La politique intensive d'investissement dans les infrastructures devrait se poursuivre et stimuler l'économie dans de nombreux pays de la CEE, tout en améliorant les capacités de transport pour assurer les échanges croissants entre l'Europe et l'Asie. Les liaisons terrestres entre l'Europe et l'Asie restent marquées par une faible compétitivité, une forte concentration des marchés et par une concurrence nettement insuffisante. La libéralisation des marchés et les réformes structurelles devraient être intensifiées dans les pays de la CEI et de l'Europe du Sud-Est, afin de réduire le coût relativement élevé des échanges. C'est une condition préalable pour que les pays à revenu moyen rattrapent rapidement leur retard en matière de revenus et de productivité et pour que les pays à faible revenu enclavés participent à la mondialisation en tirant profit des échanges.

40. La poursuite de l'intensification du trafic dans la région de la CEE risque d'aggraver les encombrements et le réchauffement climatique. Cependant, en Europe occidentale, le renouvellement en cours de la flotte de véhicules et les ajustements des prix relatifs, conséquence de la forte hausse du prix des carburants, du taux élevé des impôts indirects et de l'instauration de péages, pourraient avoir un effet modérateur. Dans les pays de l'Europe du Sud-Est, la modernisation de la réglementation des transports, consécutive aux négociations d'adhésion avec l'Union européenne, ainsi que la poursuite de l'amélioration des infrastructures devraient contribuer à réduire la charge sur l'environnement et peut-être entraîner une diminution des accidents de la route. Dans les pays de la CEI, faute d'adoption de mesures radicales, les encombrements risquent d'être de plus en plus graves, notamment dans les villes. Ces encombrements risquent de s'étendre de plus en plus à d'autres zones, d'autant plus que le taux de motorisation augmente et que ces pays-là commencent à produire eux-mêmes de nouvelles voitures particulières aux prix abordables.

41. Après un renversement inattendu d'une tendance à la baisse du nombre de victimes d'accidents de la route en 2007, la situation devrait à nouveau s'améliorer en 2008 et les années suivantes, à condition que les priorités soient redéfinies compte tenu des nouvelles données et que la réglementation soit appliquée plus sévèrement. De plus, les dispositifs désormais montés sur les véhicules devraient contribuer à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation.

**Tableau 1. Croissance réelle du PIB**  
**Évolution annuelle en pourcentage**

Pays	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Albanie	5,7	5,9	5,5	5,0	6,0	6,0
Bosnie-Herzégovine	3,5	6,1	5,0	6,0	5,8	6,5
Croatie	5,3	4,3	4,3	4,8	5,6	4,7
ex-République yougoslave de Macédoine	2,8	4,1	4,1	3,0	5,0	5,0
Monténégro	2,4	4,2	4,0	6,5	6,0	5,0
Serbie	2,5	8,4	6,2	5,7	6,0	5,0
Turquie	5,8	8,9	7,4	6,1	5,1	4,9
<b>Total Europe du Sud-Est</b>	<b>5,4</b>	<b>8,2</b>	<b>6,9</b>	<b>5,9</b>	<b>5,3</b>	<b>5,0</b>
Arménie	14,0	10,5	14,0	13,3	11,1	10,0
Azerbaïdjan	10,5	10,4	24,3	31,0	29,3	23,2
Bélarus	7,0	11,4	9,3	9,9	7,8	6,4
Géorgie	11,1	5,9	9,6	9,4	11,0	9,0
Kazakhstan	9,3	9,6	9,7	10,7	8,7	7,8
République kirghize	7,0	7,0	-0,2	2,7	7,5	7,0
Moldova	6,6	7,4	7,5	4,0	5,0	5,0
Fédération de Russie	7,3	7,2	6,4	6,7	7,0	6,5
Tadjikistan	10,0	10,1	7,3	6,8	7,2	8,2
Turkménistan	17,1	14,7	9,0	9,0	10,0	10,0
Ukraine	9,6	12,1	2,7	7,1	6,7	5,4
Ouzbékistan	4,2	7,7	7,0	7,3	8,8	7,5
<b>Total CEI</b>	<b>7,9</b>	<b>8,4</b>	<b>6,5</b>	<b>7,6</b>	<b>7,7</b>	<b>7,0</b>
Autriche	1,2	2,3	2,0	3,3	3,3	2,5
Belgique	1,0	2,8	1,4	3,0	2,6	1,9
Finlande	1,8	3,7	2,9	5,0	4,3	3,0
France	1,1	2,5	1,7	2,1	1,9	2,0
Allemagne	-0,3	1,1	0,8	3,0	2,4	2,0
Grèce	4,9	4,7	3,7	4,3	3,9	3,6
Irlande	4,3	4,3	5,9	5,7	4,6	3,0

Pays	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Italie	0,0	1,2	0,1	1,9	1,7	1,3
Luxembourg	1,3	3,6	4,0	6,2	5,4	4,2
Pays-Bas	0,3	2,2	1,5	3,0	2,6	2,5
Portugal	-0,7	1,5	0,5	1,3	1,8	1,8
Espagne	3,1	3,3	3,6	3,9	3,7	2,7
Slovénie	2,8	4,4	4,1	5,7	5,4	3,8
<b>Total zone euro</b>	<b>0,8</b>	<b>2,0</b>	<b>1,5</b>	<b>2,8</b>	<b>2,5</b>	<b>2,1</b>
Danemark	0,4	2,1	3,1	3,5	1,9	1,5
Suède	1,7	4,1	2,9	4,7	3,6	2,8
Royaume-Uni	2,8	3,3	1,8	2,8	3,1	2,3
<b>Total UE-16</b>	<b>1,2</b>	<b>2,3</b>	<b>1,6</b>	<b>2,9</b>	<b>2,6</b>	<b>2,2</b>
Bulgarie	5,0	6,7	6,2	6,1	6,0	5,9
Chypre	1,8	4,2	3,9	3,8	3,8	3,7
République tchèque	3,6	4,6	6,5	6,4	5,6	4,6
Estonie	7,2	8,3	10,2	11,2	8,0	6,0
Hongrie	4,2	4,8	4,2	3,9	2,1	2,7
Lettonie	7,2	8,7	10,6	11,9	10,5	6,2
Lituanie	10,3	7,3	7,6	7,5	8,0	6,5
Malte	-0,3	0,1	3,3	3,3	3,3	2,6
Pologne	3,9	5,3	3,6	6,1	6,6	5,3
Roumanie	5,2	8,5	4,1	7,7	6,3	6,0
Slovaquie	4,2	5,4	6,0	8,3	8,8	7,3
<b>Total UE-11</b>	<b>4,4</b>	<b>5,8</b>	<b>4,8</b>	<b>6,4</b>	<b>6,0</b>	<b>5,1</b>
<b>Total UE-27</b>	<b>1,5</b>	<b>2,7</b>	<b>2,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,5</b>
Islande	2,7	7,6	7,2	2,6	2,1	-0,1
Norvège	1,0	3,9	2,7	2,8	3,5	3,8
Suisse	-0,2	2,5	2,4	3,2	2,4	1,6
Israël	2,3	5,2	5,3	5,2	5,1	3,8
<b>Total Europe-31</b>	<b>1,5</b>	<b>2,7</b>	<b>2,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,5</b>

Pays	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Canada	1,9	3,1	3,1	2,8	2,5	2,3
États-Unis	2,5	3,6	3,1	2,9	1,9	1,9
<b>Total Amérique du Nord</b>	<b>2,5</b>	<b>3,6</b>	<b>3,1</b>	<b>2,9</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>
<b>Total CEE-52</b>	<b>2,4</b>	<b>3,6</b>	<b>2,9</b>	<b>3,5</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>

*Sources:* Base de données des perspectives de l'économie mondiale du FMI (octobre 2007) et calculs de la CEE.

Note: Les agrégats sous-régionaux et régionaux sont fondés sur des taux de change PPP.

**Tableau 2. Productivité du transport intérieur de marchandises par sous-région  
(en tonne-kilomètre)**

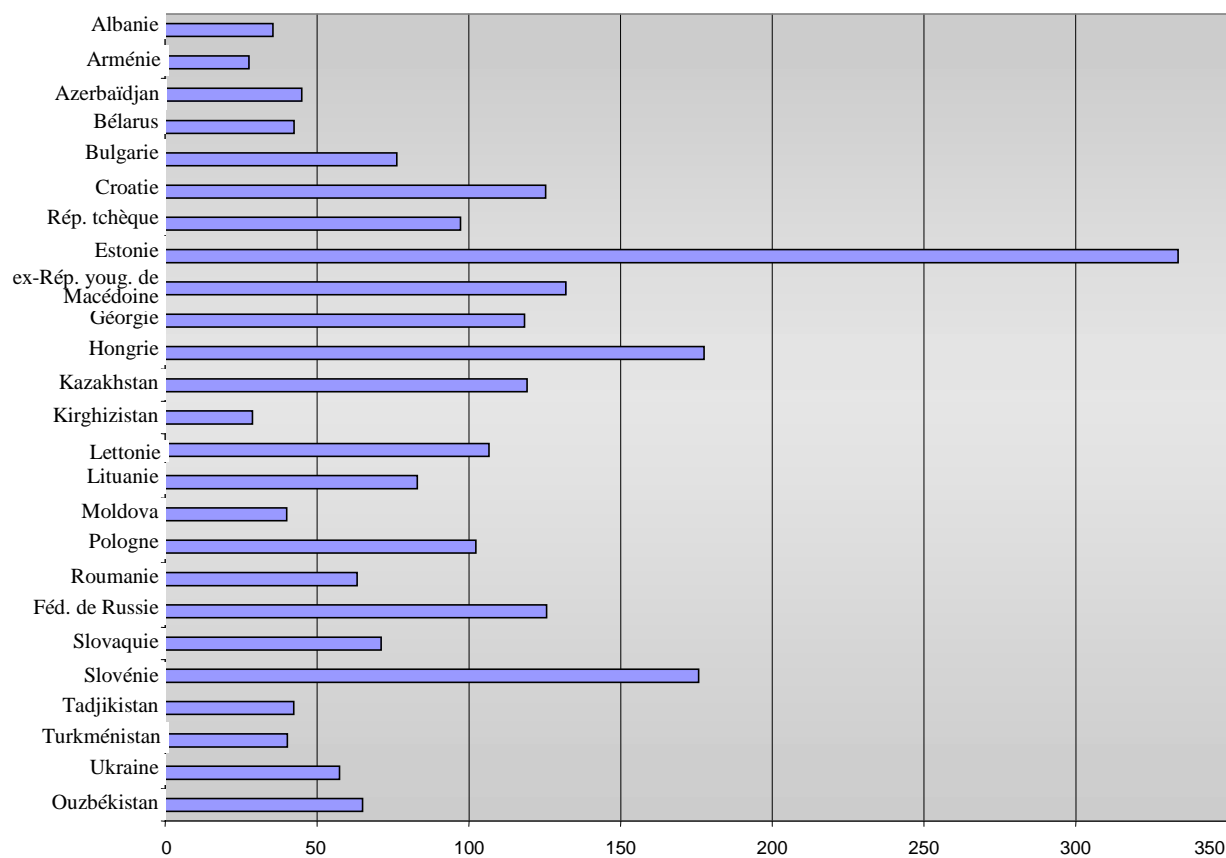
Sous-région	Évolution (en %)			Ventilation par mode (en %)		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>UE-27</b>						
Tous modes	2,4	4,6	–	100,0	100,0	100,0
Rail	0,1	5,2	–	17,6	17,7	–
Route	3,0	4,9	–	76,6	76,6	–
Voies navigables	1,4	0,0	–	5,9	5,6	–
<b>EECCA</b>						
Tous modes	2,9	5,2	6,3	100,0	100,0	100,0
Rail	2,7	5,8	7,1	85,5	85,9	86,5
Route	7,9	7,3	3,5	10,5	10,7	10,4
Voies navigables	-4,1	-11,7	-4,3	4,1	3,4	3,1
<b>Europe du Sud-Est</b>						
Tous modes	6,4	6,8	6,0	100,0	100,0	100,0
Rail	2,2	11,4	5,9	8,0	8,3	8,3
Route	6,6	6,5	5,4	91,2	91,0	90,4
Voies navigables	30,8	-9,9	80,3	0,9	0,7	1,3

*Source:* Statistiques communiquées par le Bélarus, le Kazakhstan, la Fédération de Russie, l'Ukraine, la Turquie, la Commission européenne et le Forum international des transports et estimations de la CEE.

Note: EECCA = Azerbaïdjan, Bélarus, Kazakhstan, Fédération de Russie et Ukraine;  
Europe du Sud-Est = Croatie, Monténégro, Serbie et Turquie.



**Figure 1. Productivité du travail dans les chemins de fer en 2006 (1989 = 100)**



Source: BERD, Structural and institutional change indicators, 2007.  
<<http://www.ebrd.com/country/sector/econo/stats/sci.xls>>.

## Annexe

### RÉSUMÉS DES RAPPORTS DE PAYS

#### **Belgique**

1. Le transport de voyageurs par tous modes de transport en commun confondus a continué à progresser régulièrement, grâce aux sommes investies dans de nouvelles capacités. Il n'en reste pas moins que les encombrements et la pollution de l'air restent un problème préoccupant dans les villes, à cause du fort taux de motorisation, du nombre de véhicules à moteur diesel et d'un nouvel engouement pour ce dernier type de véhicules. L'année 2007 a été marquée par une hausse du transport de marchandises dans tous les modes de transport, hausse qui devrait se poursuivre. La croissance rapide des services de transport se heurte notamment aux encombrements routiers, à la charge sur l'environnement, aux goulets d'étranglement sur certaines lignes ferroviaires très chargées, au manque d'interopérabilité dans le trafic ferroviaire international, à la faible rentabilité du transport par voie navigable et à une concertation insuffisante entre politique des transports, politique de l'environnement et politique fiscale.

2. Les autorités s'efforcent d'améliorer la répartition par mode en subventionnant le prix des billets dans les transports en commun, en aménageant de nouvelles pistes cyclables, en faisant mieux respecter la réglementation routière, en appliquant la réglementation de l'Union européenne relative à la libéralisation de l'utilisation des infrastructures ferroviaires et en encourageant, par des mesures fiscales, l'achat de véhicules peu polluants. De récents projets d'investissement dans les infrastructures prévoient d'améliorer les liaisons par route et par voie navigable entre les principaux ports et l'intérieur du pays. Des plates-formes de transport multimodal et des réseaux en étoile sont en voie d'aménagement autour des ports de navigation intérieure et des principaux centres logistiques. L'Union européenne a classé un certain nombre de projets ferroviaires comme projets prioritaires TEN.

#### **Croatie**

3. Pendant les neuf premiers mois de 2007, le transport de marchandises par chemin de fer, route et voie navigable a progressé respectivement de 3,1 %, 7,8 % et 2 %. Pendant la même période, le transport de personnes a reculé de 1,4 %. Le développement du transport continue à être entravé par des infrastructures insuffisantes. Dans le secteur routier, les investissements favorisent depuis quelques années les autoroutes au détriment des routes nationales, départementales et communales, dont la qualité reste insuffisante. Un certain nombre de tronçons du réseau de routes E ont été achevés ou modernisés. Les résultats du secteur ferroviaire ont continué à pâtir d'infrastructures médiocres et d'un matériel roulant inadapté. Quant aux infrastructures des ports du Danube et de la Sava, elles restent insuffisantes pour la fourniture de services de qualité.

4. En 2007, la Croatie a adopté une nouvelle loi sur la sécurité du transport ferroviaire, alignée sur l'acquis communautaire, et a partiellement libéralisé le transport par voie navigable. Cependant, les liaisons entre ports nationaux (cabotage) resteront limitées aussi longtemps que le pays n'aura pas adhéré à l'Union européenne.

## **Allemagne**

5. D'après l'Office fédéral de la statistique, la croissance du transport de marchandises devrait passer de 7,5 % en 2007 à 4,9 % en 2008; la route et le rail devraient mieux tirer leur épingle du jeu que la navigation intérieure. En revanche, le transport de personnes devrait progresser, mais seulement de 1 % par an; il continuera à être assuré principalement par des voitures particulières. Le trafic routier international continue d'être perturbé à la frontière avec la Suisse, où en raison de la fermeture des bureaux de douane pendant la nuit les temps d'attente peuvent être longs. Dans le transport ferroviaire, le trafic international souffre toujours du manque d'interopérabilité mais aussi de l'absence d'une procédure d'homologation harmonisée des locomotives.

6. Le Gouvernement fédéral est en train d'élaborer une série de mesures techniques et réglementaires visant à favoriser le transport des personnes et des marchandises de façon écocpatible et en consommant le minimum de ressources. Un projet de concession pilote, lancé en mai 2007, vise à préparer la voie pour l'instauration de partenariats public-privé dans la construction de routes principales.

## **Hongrie**

7. Le transport de marchandises a fortement progressé pendant les trois premiers trimestres de l'année 2007. Dans les transports interurbains par chemin de fer et autobus, le nombre de voyageurs a diminué, alors que le nombre de voyageur-kilomètre a légèrement augmenté. Le nombre de voitures particulières a continué à augmenter pendant la même période, alors que le nombre de nouvelles immatriculations a poursuivi sa régression. Le nombre de morts sur les routes a continué à augmenter en 2007 tout comme le nombre de blessés.

8. Afin de réduire les obstacles au développement des transports, le pays a eu recours aussi bien à des investissements dans les infrastructures qu'à de nouvelles dispositions réglementaires. Depuis quelques années, l'investissement annuel dans les infrastructures de transport dépasse 1 % du PIB. Le développement du réseau autoroutier a été principalement financé par l'État, alors que le développement des infrastructures ferroviaires a été financé à la fois par l'État et par l'Union européenne. Afin d'inverser la tendance à la hausse du nombre de blessés sur la route, les autorités ont instauré un permis à points et s'efforcent de mieux faire appliquer la réglementation sur la circulation routière.

## **Irlande**

9. Entre 2002 et 2006, le volume de marchandises transportées par la route a progressé rapidement, et c'est précisément dans le transport de marchandises en général que l'on a constaté l'augmentation la plus rapide de la consommation de carburant. La croissance rapide de la population et de l'emploi ces dernières années a entraîné une modification de la répartition par mode, la voiture particulière absorbant la plus grosse partie de l'augmentation de la demande dans le transport de personnes.

10. L'infrastructure routière est devenue un frein au développement en raison de l'insuffisance des investissements dans le passé et de la croissance économique rapide du pays depuis une quinzaine d'années. Pour y remédier, le Gouvernement a pris une série d'initiatives stratégiques, notamment des investissements massifs dans l'infrastructure routière, qui s'élèvent à 16 milliards d'euros sur la période 2006-2015. En 2007, le Gouvernement a déposé un projet de loi qui renforce la position de la National Roads Authority, laquelle est chargée de l'exécution du programme national des routes.

### **Pologne**

11. En 2006, le volume de marchandises (en tonnes) transportées tous modes confondus a augmenté de 4,1 % par rapport à 2005, alors que dans le même temps la productivité exprimée en tonne-kilomètre a progressé elle de 9,1 %. Dans le secteur ferroviaire, le volume de marchandises transportées a progressé de 8,1 % en 2006, tandis que la productivité n'a progressé que de 7,3 %. Le nombre de voyageurs a progressé de 2,8 %, après plusieurs années de diminution. Le transport de marchandises par la route est resté le plus important, puisqu'il a représenté plus de 60 % de la productivité en tonne-kilomètre en 2006. Le nombre de personnes transportées a diminué en 2006 de 3,9 %, alors que le nombre de voitures particulières a continué d'augmenter.

12. Les autorités ont investi dans les infrastructures et adopté des mesures réglementaires afin de lutter contre les obstacles au développement des transports. À titre d'exemple, 127 kilomètres de routes E ont été construites et 323 autres kilomètres d'autoroute ont été modernisés en 2007. Dans le même temps, l'administration nationale des routes a lancé un programme de sécurité routière.

### **Suisse**

13. En 2006, le volume de trafic marchandises (en tonne-kilomètre) du principal exploitant ferroviaire, CFF Cargo, a progressé de 6,5 %. BLS, le deuxième exploitant de trafic marchandises par ordre d'importance, a enregistré lui une augmentation de 15 %. Le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes a progressé en 2006 de plus de 6 %, le transport combiné de 11 %, tandis que le volume de marchandises transportées par la route a stagné et que le nombre de camions a diminué de 2 %. Pendant les huit premiers mois de 2007, le trafic ferroviaire marchandises à travers les Alpes a progressé de 3 %, alors que le transport combiné et le transport routier se sont développés plus rapidement. En 2006, le nombre de voyageur-kilomètre s'est accru de 3 % dans les transports ferroviaires.

14. Les grands projets d'infrastructure se sont poursuivis et ont abouti entre autres à l'ouverture du tunnel du Lötschberg, long de 34 kilomètres, qui devrait nettement améliorer la qualité et la rapidité des services ferroviaires transalpins à l'intérieur du pays, et entre la Suisse et l'Italie. En 2006, les crédits fédéraux alloués au transport se sont élevés à 1,5 % du PIB. Le budget fédéral se répartit comme suit: transports en commun 61,8 %; transport routier 36,9 % et aviation civile 1,4 %.

## Turquie

15. Le transport routier a continué à dominer aussi bien dans le transport de personnes que dans le transport de marchandises. Le transport routier a principalement pâti de l'imposition de contingents, de l'obligation pour les chauffeurs routiers d'avoir des visas de plus en plus chers et de plus en plus difficiles à obtenir, et de longs temps d'attente au passage des frontières. Le trafic ferroviaire a quant à lui souffert d'un certain nombre d'insuffisances de l'infrastructure. Le transport combiné a progressé de façon satisfaisante dans un certain nombre de ports possédant des dépôts de conteneurs.

16. Des réformes réglementaires sont en cours dans le transport routier, afin d'améliorer son efficacité et sa sécurité, conformément à l'acquis communautaire et à la réglementation internationale. Les transports ferroviaires ont bénéficié de nombreux projets d'investissement public qui traduisent parfaitement la priorité que le Gouvernement souhaite leur accorder. Quant au transport combiné, il devrait profiter de la fusion d'un certain nombre de terminaux à conteneurs en plates-formes logistiques actuellement en cours de construction.

-----