

TRANSPORT / EUROPE N°1



ÉDITORIAL

NOUVEAU DÉPART POUR L'OPSTE

Cette introduction s'adresse à deux publics qui ne se recoupent que partiellement : les lecteurs qui connaissent l'OPSTE et ceux qui connaissent TDIE.

Commençons par l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe. Le choix des termes « politique » et « stratégie » appelle une vision d'ensemble à de long terme, impliquant acteurs publics et privés. L'Europe se compose de pays ayant chacun de fortes spécificités, notamment en matière de mobilité. Le système européen est fait de cette diversité, qu'éclaire une démarche comparative. De ces comparaisons résulte du reste une meilleure connaissance de chaque cas particulier, par différence avec les autres. Pourtant l'Europe n'est pas la simple juxtaposition de dispositifs nationaux et montre aussi une existence propre, à son échelle. Les flux de personnes et de marchandises traversent les frontières, les réseaux d'infrastructures et de services s'organisent à l'échelle du continent européen voire au-delà, les pays membres de l'Union élaborent au fil des ans une politique commune des transports (PCT) qui encadre les politiques nationales. Plus généralement, les expériences et les idées circulent à travers l'Europe et enrichissent, à tous les niveaux, la réflexion et l'action.

L'OPSTE fut créé en 2001 auprès du Conseil national des transports (le CNT, organisme français de concerta-

tion entre partenaires sociaux, experts et administration des transports), quand il est apparu que la compréhension des transports en France devait prendre en compte leur contexte européen. Le Commissariat général au développement durable (CGDD) du ministère de la Transition écologique et solidaire prit la suite du CNT à la disparition de celui-ci, en 2010. Aujourd'hui, c'est TDIE qui prend le relai pour nourrir la mise en relation des niveaux nationaux et européen, conforme à l'élargissement de son propre champ d'intérêt.

L'OPSTE est un réseau léger d'experts indépendants, choisis intuitu personae (ne représentant pas leurs administrations nationales respectives), et ayant une bonne connaissance générale du système de transport des pays dont ils sont issus. Ils se réunissent deux ou trois fois par an, soit pour comparer les manières dont une question particulière et choisie à l'avance est traitée ici et là, soit pour présenter des événements marquants survenus chez eux et présentant un intérêt d'un point de vue européen.

TDIE est né en 2001, comme l'OPSTE. L'association considère que le transport est, par essence, une question de société. Elle entend inciter le gouvernement et le parlement français – et plus largement l'ensemble des organisations et des citoyens – à une pensée à long terme sur les politiques de transport, au-delà des alternances gouvernementales. TDIE se définit comme un think tank pluraliste (coprésidé par deux parlementaires honoraires de familles politiques contraires), intermodal (des représentants de toutes les techniques de transport en sont membres) et territorial (intégrant les collectivités et se souciant de l'effectivité des décisions prises). TDIE compte un Conseil scientifique pour fonder ses propositions sur une expertise validée.

Le thème d'intervention initial de TDIE fut celui des infrastructures (leur planification, leur financement, leur acceptabilité, etc.), mais au fil des ans le champ de réflexion et d'intervention s'est élargi pour englober à la fois les infrastructures et les mobilités, de voyageurs et de marchandises, pour l'ensemble des modes, prenant en compte leurs externalités, à toutes les échelles géographiques.

Tout en menant une réflexion continue sur l'évolution permanente des questions de transport, TDIE intervient lors des temps forts du calendrier politique. Il propose alors des éléments de réflexion et interpelle les candidats aux élections présidentielles, régionales,

européennes et aujourd'hui municipales en publiant leurs propositions et en organisant des confrontations, pour que l'enjeu des mobilités reçoive la place qu'il mérite dans les débats politiques.

Les politiques de transport mobilisent les collectivités publiques de tous les niveaux institutionnels. Elles résultent aussi de l'interaction de plus en plus forte entre politiques nationales et communautaires.

La démarche de TDIE s'est donc élargie en direction du Parlement et de la Commission européens. La convergence et la complémentarité des travaux de l'OPSTE et de TDIE apparaissent comme évidentes. Au terme de ce rapprochement, les experts de l'OPSTE garderont leur indépendance intellectuelle quand ils aborderont des questions intéressant la démarche de TDIE. Le présent bulletin, *Transport / Europe*, diffusera largement les fruits de ces interrogations et de ces échanges. Pour marquer à la fois cette continuité et cette relance, le titre du bulletin ne change pas, mais sa numérotation reprend du nombre 1.

Michel Savy

Professeur émérite à l'École d'Urbanisme de Paris et à l'École des Ponts
Président du conseil scientifique de TDIE
Directeur de l'OPSTE

Pour recevoir les publications de l'observatoire,
adrez un mail à : opste@tdie.eu

TDIE (transport, développement, infrastructure, environnement) est un think tank français qui contribue aux débats français sur les grandes orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique. Plateforme d'échange, TDIE rassemble professionnels, acteurs économiques, décideurs publics du monde des transports pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a pour vocation d'éclairer les débats et les questionnements préparatoires aux orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique : pour ses adhérents, très attentifs aux orientations des pouvoirs publics comme des formations politiques, et pour les pouvoirs publics, attentifs aux besoins des territoires comme des préoccupations des professionnels du transport.

Les travaux du conseil scientifique de TDIE sont accessibles en ligne : www.tdie.eu

TDIE a le statut d'une association constituée sous le régime de la loi de 1901.

TOUR D'HORIZON SUR LES TRANSPORTS EN EUROPE

Pour avoir une vue d'ensemble des transports en Europe, les experts de l'OPSTE procèdent, comme il a été dit, soit en comparant les manières dont une même question particulière est traitée ici et là (et on peut d'ores et déjà annoncer que la prochaine comparaison portera sur la manière dont les petites lignes ferroviaires sont traitées dans les pays observés), soit en choisissant eux-mêmes tel ou tel événement intéressant des observateurs d'autres pays. C'est ce dernier exercice que l'OPSTE a choisi pour la reprise de ses travaux, le 22 novembre 2019.

De la large diversité d'événements présentés, deux idées complémentaires se dégagent. D'une part, les questions à l'ordre du jour pour les pouvoirs politiques comme pour les entreprises sont à peu près les mêmes ici et là. D'autre part, la manière de les traiter varie considérablement d'un bout à l'autre de l'Europe, en fonction du cadre institutionnel mais de la situation économique et sociale ainsi que de l'état des opinions politiques et de la vigueur de la mise en œuvre des politiques annoncées.

La question de la répartition des compétences entre niveaux institutionnels se retrouve ici et là. Si elle est particulièrement vive dans les pays où des revendications régionales contestent le pouvoir central, elle appelle partout une révision périodique, par exemple en France dans une nouvelle Loi d'orientation des mobilités. Signe des temps, celle-ci substitue dans son intitulé la notion de mobilité à celle de transport et ne limite plus sa portée au territoire national (comme faisait la Loi d'orientation du transport intérieur de 1982).

Les infrastructures sont le socle des systèmes de transport, durablement inscrit dans le territoire. Leur construction et leur maintien relèvent principalement de la responsabilité publique. Mais quelles extensions face à l'évolution des besoins ? Faut-il prolonger les réseaux de longue distance ou mettre l'accent sur les liaisons locales, réputées mieux répondre aux transports « du quotidien » ? Comment en financer la construction et l'entretien, en tarifier l'usage ?

Quelle répartition entre la route et le fer, objet d'une éternelle querelle que l'acuité de la question climatique ne fait qu'aviver ? La transition écologique restera un élément primordial des politiques de

mobilité, en Europe et dans le monde, pendant de nombreuses années...

Sur les différents marchés du transport, quelle ouverture à la concurrence, selon quelles modalités et à quel rythme ? Ici encore, les expériences européennes sont variées, et chaque État peut y puiser des références utiles pour déterminer ses propres options.

La place de l'automobile, mode de déplacement partout dominant, est en soi un problème clef : s'agit-il encore d'en assurer la diffusion, ou d'en tempérer l'usage et les dangers, ou d'en restreindre le champ, notamment au cœur des agglomérations ? Comment aider à ce que de nouvelles sources d'énergie en allègent les nuisances ? Faut-il même que l'Union européenne se dote d'une politique industrielle pour développer une filière de l'automobile électrique et de la batterie, face à la concurrence américaine et chinoise ?

Les pratiques de déplacement évoluent et appellent une réponse des pouvoirs publics qui, en retour, peuvent promouvoir tel ou tel changement. Les nouvelles mobilités urbaines (jadis dénommées douces, aujourd'hui réputées actives : vélos, trottinettes et autres gyropodes) réclament un cadre juridique pour une insertion harmonieuse dans l'espace public. Les livraisons urbaines, les transports publics individuels (par des véhicules de tourisme avec chauffeur, VTC dans le vocabulaire administratif) ouvrent de vives questions sociales. Quelles sont les responsabilités des plateformes électroniques, sans lesquelles la rencontre entre l'offre et la demande ne peut s'organiser, à l'égard de leurs travailleurs ? La diversité des réponses n'est pas seulement européenne, mais mondiale.

Comment penser et organiser l'intégration du territoire national dans les échanges internationaux, à travers les infrastructures et les services de transport ? Quelle position européenne cohérente face aux routes de la soie ?

Le passage en revue de l'actualité récente de quelques pays européens ouvre toutes ces questions. Il suffit à montrer toute la diversité, la complexité et la richesse des politiques et des stratégies de transport qui s'élaborent ici et là, et se mettent en œuvre avec des réussites inégales. L'OPSTE continuera, avec le soutien de TDIE et en harmonie avec son programme de travail, à éclairer ces questions selon la démarche comparative qui s'impose.

EN BELGIQUE

La gouvernance politique de la Belgique est, comme on sait, complexe. Le gouvernement fédéral actuel n'a pas obtenu la ratification nécessaire et ne peut que gérer les affaires courantes. Cette situation ne pèse pas trop lourdement sur le système de transport dans la mesure où celui-ci est entièrement régionalisé, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem et des chemins de fer (eux-mêmes divisés entre une entité en charge des infrastructures et une entité en charge des opérations, dont du reste les relations ne sont pas bonnes).

La négociation sociale dans les transports se trouve toutefois bloquée, car l'usage est que les salaires et pensions soient d'abord négociés par les partenaires sociaux, puis validés par le gouvernement fédéral s'il y a un accord. Sinon, une solution est fixée par l'échelon politique s'il y a désaccord. Les partenaires sociaux n'ont pu se mettre d'accord sur la pénibilité du travail et le gouvernement fédéral est tombé entre temps et ne peut donc trancher.

Pour les transports routiers, la région bruxelloise voudrait établir une taxe kilométrique pour tous les véhicules, dont les deux autres régions ne veulent pas. La flotte automobile comporte une forte proportion de voitures de fonction (qui en Belgique font office de rémunération complémentaire à leurs tributaires) avec un nombre croissant de gros modèles (au point que la région de Bruxelles veut interdire les SUV). Le réseau routier de Bruxelles est congestionné, la pollution y est forte. Le gouvernement régional, auquel participent les Verts, développe une politique d'extension des pistes cyclables, de zones 30, d'exclusion des véhicules polluants, de contrôle de vitesse par des radars. À l'inverse, la Flandre est peu favorable à la limitation de la voiture.

La construction d'un deuxième tunnel ferroviaire nord-sud traversant Bruxelles, projet très coûteux, est toujours en débat.

Pour le transport routier de marchandises, des ensembles routiers « Eco-combi » de 60 t circulent sur certaines liaisons. Dans l'ensemble du pays, la diffusion de la voiture électrique est lente.

Les transports fluviaux font l'objet de programmes importants dans les deux régions flamande et wallonne, y compris pour accompagner la construction annoncée du canal Seine Nord. L'objectif est de permettre la navigation de bateaux de 6 000 t, avec un rehaussement des ponts à 6 m de tirant d'air pour le passage de trois conteneurs empilés (« triple stack »), le dragage de l'Escaut à hauteur de Tournai, etc. On note que la Flandre mise davantage sur la Lys plus que sur l'Escaut.

En Flandre, les ports d'Anvers et de Zeebrugge négocient leur fusion, notamment pour mieux gérer leurs accès terrestres, particulièrement congestionnés à Anvers. Ils pourraient davantage spécialiser leur trafic et ainsi mieux se répartir les dessertes de leur hinterland commun.

En matière logistique, Alibaba s'implante fortement sur l'aéroport de Liège, du reste embranché sur le réseau ferré.

EN ESPAGNE

Les transports en Espagne ont été particulièrement marqués depuis 2015 par la situation politique du pays. Au terme des deuxième élections législatives anticipées en 2019 une fragile majorité s'est constituée, avec des dossiers plus pressants que la réorientation de la politique des transports, alors que des ruptures seraient nécessaires dans ce domaine. On peut résumer la situation en quelques points clefs.

L'impasse politique en Catalogne touche notamment le système de transport (comme on l'a vu à l'automne 2019 avec des opérations de blocage de l'aéroport de Barcelone et de la frontière avec la France, avec l'intention politique d'interpeller les autres pays européens). Du coup, en Aragon ressurgit un projet de traversée ferroviaire du massif pyrénéen, comme un débouché plus stable vers l'Europe ! L'engagement d'un dialogue politique entre les gouvernements catalan et espagnol ouvre la possibilité de nouveaux débouchés à ce conflit, non explorés jusqu'à présent.

Les innovations les plus marquantes se déroulent dans les aires urbaines. L'attention va davantage vers

la mobilité des personnes que vers le fret, et touche à la fois l'apparition des mobilités dites actives ou nouvelles, la place de l'automobile, la réduction de la pollution. Comme ailleurs en Europe, les conséquences du développement de l'usage des vélos et des trottinettes en zone urbaine est en débat et appelle une réglementation (sécurité, occupation de l'espace public). L'apparition des VTC (véhicules de tourisme avec chauffeur dont Uber est l'archétype) entraîne des conflits sociaux avec les taxis. Pour réduire la pollution de l'air, des restrictions à la circulation se mettent en place : un bannissement des véhicules anciens dans le centre de Barcelone, une zone fermée au trafic externe à Madrid (bien que la nouvelle municipalité de Madrid tente de revenir sur cette mesure), tandis que Bilbao a étendu la limitation de vitesse à 30 km/h à toute la ville.

Les technologies de la « smart city » ont tenu congrès à Barcelone, où ont été exposés les développements de multiples applications. Les enquêtes de mobilité peuvent être menées à une échelle plus grande et pour un coût bien moindre que naguère à partir des mouvements des téléphones portables, mais les citoyens inquiets pour la confidentialité de leur vie privée se mettront-ils en mode avion ?

La structure de la branche du transport aérien change encore. Air Europa vient d'être acheté par le groupe IAG (qui comprend déjà British Airways, Iberia, Vueling et Air Lingus) pour renforcer le hub de Madrid face à Londres, Amsterdam, Francfort et Paris, notamment pour les liaisons avec l'Amérique latine.

Enfin, en matière d'infrastructures, le programme de construction de LGV se poursuit, mais à un rythme moins rapide. Les concessions autoroutières arrivent à échéance et sont reprises par l'État. Quant à la tarification de leur usage, les autorités de Catalogne souhaitent l'instauration d'une vignette (pour les poids lourds puis tous les véhicules) alors que le gouvernement central n'en veut pas...

EN FRANCE

En France, on a pu observer une cristallisation politique et sociale autour des questions de mobilité, révélant des clivages territoriaux forts (séparant les centres et les périphéries, et caricaturalement la trottinette et l'automobile). Le consensus de 2008 développé à l'occasion du « Grenelle de l'environnement » sur le changement climatique et la stratégie bas carbone n'est plus.

L'augmentation annoncée de la fiscalité carbone sur le carburant automobile a été le facteur déclencheur du mouvement des « gilets jaunes » avec pendant

près d'une année des occupations de ronds points dans les zones périurbaines et des manifestations dans les centres villes le samedi. S'y est ajoutée une campagne présentant comme une atteinte à la ruralité la limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes à deux voies sans séparation centrale (où la fréquence des accidents graves est la plus grande) et la mise en place de radars de contrôle. Après plusieurs semaines de conflit, l'augmentation de la fiscalité sur le carburant a été retirée et diverses dispositions d'augmentation des faibles revenus ont été prises.

L'annonce d'une réforme de l'ensemble du système de retraite (aujourd'hui réparti entre 42 régimes différents) concerne tout spécialement les métiers des transports (SNCF, RATP) dont les conditions de retraite (âge de départ et rémunération) se démarquent sensiblement des autres professions, avec des suites sociales et politiques difficiles à apprécier à ce jour.

Avec la loi d'orientation des mobilités (LOM, remplaçant la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982), le gouvernement entend promouvoir une mobilité « connectée, partagée et décarbonée », selon une politique portée par une ministre des transports de plein exercice. Cette loi cadre a été préparée par l'organisation d'« Assises nationales de la mobilité durable » dont une partie des réunions avaient été décentralisées, réunissant l'ensemble des parties prenantes pour en recueillir les attentes et les propositions. Le président de la République avait annoncé cette démarche de réforme lors d'un discours sur la politique d'infrastructures, le 1er juillet 2017 à Rennes, à l'occasion de l'inauguration de la LGV Bretagne-Pays-de-Loire. Dans ce discours, il annonçait une réorientation stratégique consistant à rompre avec la préférence donnée aux grandes infrastructures dans les programmes d'investissement et à donner désormais la priorité aux « transports du quotidien ».

Selon les mots de la ministre, cette loi est « une boîte à outils ». Elle préconise notamment l'établissement de chartes pour les plateformes numériques (véhicules avec conducteurs, livraisons de colis et repas à bicyclette, etc.) pour affirmer leur responsabilité sociale à l'égard des travailleurs qu'elles mobilisent, sans pour autant donner à ceux-ci le statut de salariés.

La loi précise en particulier la répartition des compétences entre collectivités territoriales en tant qu'AOM (autorités organisatrices des mobilités), confirmant le rôle donné par les lois MAPTAM (2014) et NOTRE (2015) au binôme Régions-agglomérations. La ministre des transports a souhaité notamment trouver des condi-

tions pour que la totalité du territoire français puisse être couvert par une AOM. Il ne devra plus y avoir de zones blanches laissées à l'écart et des responsabilités et moyens nouveaux sont accordés aux EPCI (établissements publics de coopération intercommunale). Dans cette perspective, les opérateurs de transport seront tenus de fournir des informations détaillées sur leur activité aux collectivités pour leur donner les moyens de jouer leur rôle d'autorités organisatrices. Pour la première fois apparaît dans la loi le principe d'une programmation pluriannuelle des investissements d'infrastructures de transport, avec un scénario de référence détaillant les projets retenus et le montant des dépenses correspondantes. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) est pérennisé pour suivre ces questions en liaison avec le parlement.

La transition énergétique motive la création de zones à faible émission (ZFE) restreignant l'accès des véhicules émetteurs dans les villes, mais la proposition préparée dans le cadre des assises de la mobilité pour donner aux villes la liberté d'établir un péage pour réguler le trafic a été abandonnée. La date butoir de 2040 a été fixée pour la vente de véhicules thermiques. Il est trop tôt pour juger si ce texte relève de la transition ou de la rupture. Il fixe peu de contraintes aux divers acteurs et revendique l'ambition d'actualiser les outils de la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) qui datait de 1982 et formait le cadre de référence des relations entre les acteurs publics et privés du transport. Mais beaucoup dépendra des textes d'application très nombreux (ordonnances, décrets, rapports divers) qui seront rédigés dans les mois prochains, et de la manière dont les acteurs s'en saisiront.

Quoi qu'il en soit, la période récente a été marquée par la forte montée du thème des mobilités dans les débats politiques.

EN GRÈCE

La Grèce est une grande puissance maritime. 21% de la flotte mondiale (en termes de capacité utile des navires) sont grecs. Les armateurs grecs sont spécialisés dans le tramping (le transport de fret à la demande) et non dans les lignes régulières. C'est une activité instable, spéculative, où les pertes comme les profits peuvent être élevés. Toutefois, ces 4 000 navires ne touchent guère la Grèce et leurs propriétaires n'investissent pas dans ses infrastructures portuaires ni terrestres.

L'armement chinois Cosco est le troisième transporteur mondial de conteneurs en ligne régulière et compte aussi des filiales de transport de vrac, de services logis-

tiques, de construction et de réparation navale, de manutention portuaire, de construction de conteneurs, etc. Le groupe posséderait environ 550 navires. Il a obtenu la concession du port du Pirée et en a fait le sixième port d'Europe pour les conteneurs et le premier en Méditerranée (avec cinq millions de TEU en 2018). Mais la plus grosse part de ce trafic passant par ce hub est transbordée d'un navire à un autre (de mother ship à feeder ship) et ne touche pas le territoire grec, si bien que les opérateurs logistiques nationaux n'en profitent que peu. Par comparaison, le port de Salonique a une dynamique très différente et se spécialise dans les exportations des pays des Balkans.

Pour le développement du pays, il conviendrait de faire profiter l'économie nationale de ce trafic portuaire, en y attachant des activités logistiques et des transports terrestres. Il faudrait à cette fin améliorer la capacité et la qualité du chemin de fer, pour valoriser le fait que la desserte directe de l'Europe centrale est plus rapide de huit jours en passant par le Pirée qu'en remontant vers le Nord jusqu'à Hambourg. Mais qui améliorera le chemin de fer, alors que l'opérateur historique OSE a été racheté par les FS italiens et que l'interopérabilité avec les pays voisins n'est pas acquise ? L'enjeu du transport maritime est donc particulièrement stratégique dans le cas de la Grèce.

EN ITALIE

En Italie, on note en particulier la « Smart road initiative » qui fait l'objet d'un accord entre le gouvernement et la ville de Turin pour un système de mobilité urbaine innovant. Il comprend en particulier l'expérimentation en site réel de l'automobile autonome (avec un trafic mixte mais aussi des navettes sur parcours protégé). Des chercheurs (dont l'université de Parme) et des industriels participent au projet. Il a fallu à cette fin adapter le cadre législatif.

Une polémique se développe à propos des trottinettes, qui ne sont pas prévues par le code de la route et sont à ce jour illégales (on sait qu'elles sont mentionnées dans la LOM française et que des chartes sont établies dans certaines villes).

L'effondrement du pont de Gênes a déclenché une augmentation des contrôles de l'état des ponts, mais aussi une mise en question des concessions d'autoroutes. Atlantia, société de la holding Benetton et gestionnaire de cet ouvrage (ainsi que par ailleurs des aéroports de Rome et Nice), a été sollicité pour participer au sauvetage d'Alitalia à côté des Ferrovie dello Stato, de Delta Air Lines et de Lufthansa, mais le dossier est bloqué.

La compagnie nationale de chemins de fer (FS) a présenté un plan industriel sur cinq années. Une telle vision pluriannuelle est indispensable : le groupe (la holding FSI et ses filiales thématiques dont l'ANAS, agence nationale autonome des routes) est le premier investisseur du pays. Le groupe est dans une bonne situation financière, malgré son engagement dans Alitalia, et les perspectives sont favorables. L'ouverture à la concurrence des marchés du transport ferroviaire a été bien préparée (et est déjà acquise pour la grande vitesse où l'arrivée d'un nouvel entrant s'est accompagnée d'une baisse des prix, d'une amélioration de la qualité et d'une diversification de l'offre de service et de meilleures recettes pour le gestionnaire d'infrastructure).

Pour les autoroutes (dont les FS ont la charge), le producteur d'électricité Enel pousse à la mobilité électrique et à l'installation de bornes de chargement.

Le montant prévu d'investissement est de 58 milliards d'euros d'ici à 2023, dont 42 milliards pour les infrastructures (et un tiers de celles-ci dans le Sud du pays). Des études d'impact ont été conduites sur ces perspectives. La société a lancé une application d'organisation intermodale des mobilités : NewGo ? Une politique dynamique de valorisation des actifs (notamment immobiliers) a été lancée. Des filiales sont créées à l'étranger. Les FS ambitionnent un équilibre général entre recettes et dépenses en 2035.

L'Italie dispose d'une autorité indépendante de régulation des transports, l'ART, créée il y a six ans et renouvelée il y a un an, dont les compétences sont plus larges que celles de l'ART française : outre la régulation de l'ensemble des transports, l'autorité italienne est responsable des appels d'offres pour l'ouverture des marchés et du contrôle de la qualité des services.

Concurrence ferroviaire : après l'ouverture du marché national de la grande vitesse, la région du Piémont a été la première à prendre l'initiative pour l'ouverture des marchés ferroviaires régionaux. Pour attribuer les lignes, il fallait inventer une méthode nouvelle identifiant les principes généraux et les modalités d'expression d'intérêt de candidats potentiels (en l'occurrence le GTT [Gruppo Torinese Trasporti], la filiale britannique de la DB Arriva et enfin Trenitalia). On note que Trenitalia (FS) préconisait une attribution directe des marchés dans les autres régions. Finalement, en mai 2019, Trenitalia est resté seul en piste.

EN POLOGNE

En Pologne, le gouvernement vient de publier un document de stratégie des transports. La situation économique toujours marquée par une croissance forte (+ 3,5% par an lors des 10 dernières années, plus de 5% l'an dernier) et une croissance des transports plus rapide encore (+ 4,3% par an) en comptant le transport routier international (60% du total pour le fret). Pour les voyageurs, la mobilité croît de 4,4% par an, du fait du trafic automobile mais aussi du transport aérien (avec une croissance de 12%, notamment du fait des émigrés temporaires en Angleterre).

Le document de stratégie ne traite pas vraiment des problèmes concrets auxquels le système de transport doit faire face mais établit des prévisions, notamment pour éclairer quel doit être le rôle de l'État, à côté des entreprises, dans les années à venir. Six objectifs majeurs sont désignés :

- Soutien aux investissements : la priorité va désormais aux infrastructures ferroviaires (après la réalisation d'un réseau routier majeur de qualité à l'horizon de 2030 comptant environ 8 000 km, dont 3 500 sont déjà achevés). L'efficacité de la gestion des systèmes de transport passera par l'application des nouvelles technologies, l'automatisation et l'électro-mobilité si les performances des batteries s'améliorent tandis que leur coût diminue.
- Renforcement des transports collectifs, alternatifs à l'automobile et la congestion routière.
- Sécurité du trafic routier, avec à ce jour 3 000 morts par an.
- Écologie : le charbon et la lignite doivent reculer par rapport aux énergies renouvelables, et les véhicules doivent être plus économes en énergie et moins polluants.
- Amélioration de l'usage des moyens financiers : on estime que quelque 20% des crédits de travaux sont gaspillés (avec des dépassements de budget, des travaux supplémentaires, etc.).

Le programme d'investissements routiers réclame encore 30 milliards d'euros, mais la décentralisation administrative a bien réussi et les communes sont maintenant les premiers constructeurs de routes nouvelles. Pour ce qui touche les techniques de transport, on observe les premiers achats de véhicules électriques, avec un certain retard sur les autres pays européens (on estime les ventes à 5 000 véhicules cette année, en particulier du fait des sociétés d'auto-partage). Le sud-coréen LG Chem a annoncé la construction d'une très grande usine de fabrication de batteries.

L'industrie polonaise du transport routier de marchandises est très compétitive et le pavillon polonais est le premier pour les transports internationaux en Europe. Il est le fait d'entreprises polonaises (notamment de nombreuses PME) mais aussi de filiales de transporteurs des Pays-Bas, de Belgique ou d'Allemagne délocalisées. La part des investissements étrangers est même largement dominante pour les opérations logistiques.

Face à la croissance du transport aérien, la construction d'un nouveau hub aéroportuaire est annoncée, d'une capacité de 60 millions de voyageurs par an qui semble largement surdimensionnée. Pour le transport fluvial, l'approfondissement de l'Oder représenterait une dépense considérable d'une vingtaine de milliards d'euros.

Ce document stratégique ne comporte pas toutefois de programmation pluriannuelle explicite des investissements. Il succède à celui établi en 2013 par le gouvernement de M. Tusk et est publié avant le prochain Livre blanc européen, pour marquer une autonomie politique à l'égard de l'Union. Il n'a pas fait l'objet d'un débat au Parlement.

EN SUISSE

En Suisse, les recherches technologiques sur les transports portent notamment sur le « train » à sustentation magnétique hypersonique, dont le projet Hyperloop est l'exemple le plus célèbre. Les chemins de fer (les CFF) ont l'intention d'engager une expérimentation sur un site d'essai, en liaison avec l'École polytechnique fédérale de Zürich (EPFZ).

L'avantage de la circulation du véhicule dans un tube où l'on a établi un vide poussé est de diminuer la consommation d'énergie (cette option avait été explorée dans le projet Swissmetro dès les années 1970). Les recherches portent notamment sur le degré de vide opérationnel optimal. Dans tous les cas, il s'agit d'une infrastructure radicalement nouvelle et dont toutes les métriques restent à définir (diamètre du tube, vitesse de référence, etc.). Cette question est cruciale, car les décisions prises seront structurantes pour la suite. Pour le site expérimental, on envisage la construction d'un tunnel à l'échelle 1/2, soit de 2,2 m de diamètre, long de 3 000 m et permettant une vitesse de 900 km/h (le record actuel avec cette technique est de 600 km/h). Les procédés de construction du site sont également examinés et l'on envisage par exemple de construire les éléments de structure par impression 3D de béton.

Des recherches analogues se poursuivent ailleurs. Le Japon a déjà une longue expérience de la technologie Maglev et a lancé la construction d'une ligne opérationnelle entre Tokyo et Osaka passant par les montagnes (pour éviter la plaine côtière, très densément occupée) pour une mise en service en 2027, moment où les emprunts nécessaires au financement du Shinkansen (TGV) auront été remboursés. Les Chinois reviennent vers la technologie Maglev, déjà utilisée pour la liaison entre l'aéroport de Pudong et la ville de Shanghai. Les Russes évoquent un long corridor transsibérien, la technique Maglev sans contact réduisant les coûts d'entretien de l'infrastructure. Parallèlement aux recherches techniques, il faudra préciser les usages que cette solution peut satisfaire et le modèle économique correspondant.

Par ailleurs, les CFF sortent du champ ferroviaire pour devenir un opérateur généraliste de mobilité en s'intéressant aux nouvelles mobilités, aux autocars, au développement du véhicule autonome, etc. avec déjà des expérimentations limitées ici et là.

TOUR D'HORIZON SUR LES TRANSPORTS EN EUROPE

Cette synthèse s'appuie sur les contributions de :

Michel Beuthe, Facultés Universitaires
Catholiques de Mons

Antoine Beyer, Université de Cergy Pontoise

Vincent Bourquin, Haute École d'Ingénierie
et d'Architecture de Fribourg

Jan Burnewicz, Université de Gdansk

Rafael Giménez-Capdevila, Société Catalane
de Géographie

Seraphim Kapros, Université de la mer Égée

Cristina Pronello, Politecnico de Turin

Les écrits des experts de l'OPSTE n'engagent
que leurs auteurs.

Transport/Europe
Bulletin de l'OPSTE, édité par TDIE
(9, rue de Berri - 75008 PARIS - 01 44 13 31 80 - opste@tdie.eu)
Directeur de la publication : Michel Savy
Bulletin édité en français et en anglais, diffusé par voie électronique
Dépôt légal en cours