CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

CEMT

TABLE RONDE 95

INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT POUR UNE NOUVELLE EUROPE

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

PARIS 1994

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

RAPPORT DE LA
QUATRE-VINGT-QUINZIÈME TABLE RONDE
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

tenue à Paris les 18 et 19 mars 1993
sur le thème :

INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT POUR UNE NOUVELLE EUROPE

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des transports de 31 pays européens[1]. Les travaux du Conseil des Ministres sont préparés par un Comité des Suppléants.

La Conférence a pour objectifs :

a) de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale ;

b) de coordonner et de promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.

Parmi les questions étudiées couramment et au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer : les orientations globales de la politique des transports et des investissements, les besoins en infrastructures, les questions spécifiques liées aux transports ferroviaires, routiers et par voies navigables, les problèmes des transports combinés, les déplacements en zones urbaines, la sécurité, les règles de circulation et de signalisation routières, l'accessibilité des transports aux personnes ayant des problèmes de mobilité. L'avenir des nouvelles technologies, la protection de l'environnement et l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports sont l'objet d'une réflexion approfondie. Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics et des investissements sont publiées chaque année et permettent de suivre la conjoncture économique.

La CEMT organise des Tables Rondes et des Symposiums. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants afin que celui-ci puisse élaborer des propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le Centre de Documentation de la CEMT alimente une base de données TRANSDOC accessible au monde des transports via les réseaux de télécommunications.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

1. Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldavie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie. (Pays associés : Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande, Fédération russe. Pays observateurs : Albanie, Maroc.)

Also available in English under the title:
TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND
SYSTEMS FOR A NEW EUROPE
ROUND TABLE 95

© CEMT, 1994
Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

Les demandes de reproduction ou de traduction
totales ou partielles de cette publication
doivent être adressées à :
CEMT
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

TABLE DES MATIÈRES

AUTRICHE

PLATZER, G. 5

FRANCE

GÉRARDIN, B. 39

POLOGNE

SUCHORZEWSKI, W. 69

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

(Débats de la Table Ronde sur les rapports) 113

LISTE DES PARTICIPANTS 131

AUTRICHE

G. PLATZER

IPE GmbH
Vienne
Autriche

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC EST-OUEST -- LES ENJEUX DE LA PLANIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE EN AUTRICHE

SOMMAIRE

1. IMPORTANCE DU TRAFIC MARCHANDISES EST-OUEST POUR LE TRANSPORT AUTRICHIEN DE MARCHANDISES 9

2. ÉVOLUTION DU TRAFIC EST-OUEST 11

3. LE MODÈLE DE TRANSPORT -- MODÈLE DE SIMULATION DES VOLUMES DE TRAFIC RÉGIONAL DE MARCHANDISES . 12

4. PRÉVISIONS D'ÉVOLUTION DES FLUX DE TRAFIC 13

5. EFFETS RÉGIONAUX DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES -- LE BESOIN D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES 14

RÉFÉRENCES 17

TABLEAUX 20

FIGURES 26

Vienne, janvier 1993

1. IMPORTANCE DU TRAFIC MARCHANDISES EST-OUEST POUR LE TRANSPORT AUTRICHIEN DE MARCHANDISES

Même si le trafic de transit occupe une place prépondérante dans les débats sur les transports, on ne doit pas oublier qu'il ne représente qu'une très petite partie du trafic total de marchandises en Autriche. Moins de 8 pour cent du trafic total de marchandises intéressant l'Autriche (trafic intérieur, importations, exportations, transit) traversent le pays en transit (cf. Tableau 1).

On accorde une importance considérable au trafic de transit en dépit de son extrême concentration régionale : 60 pour cent environ de ce trafic passe par le Brenner, une section de 113 km de longueur seulement du réseau routier autrichien, alors que le trafic intérieur (à longue distance) -- qui compte pour 6.5 fois le tonnage circulant en transit -- utilise un réseau routier 100 fois environ plus long que la section du Brenner (11 500 km environ d'autoroutes, de voies rapides et de routes nationales).

Cela montre bien que, lorsque l'on s'occupe des effets environnementaux du transport de marchandises sur la population, ce n'est pas au tonnage transporté mais à l'aspect régional de ce trafic qu'il faut accorder de l'importance ; autrement dit, combien de tonnes sont transportées, dans quelle zone, ou mieux encore : combien de véhicules ou de trains sont nécessaires pour acheminer ce volume de trafic ? Ce qui vient d'être dit n'a pas seulement pour but de montrer qu'il est important de disposer de prévisions ventilées selon les régions pour le transport de marchandises et de préciser leur champ d'application, mais aussi de montrer qu'il est nécessaire de situer ces prévisions dans un contexte régional.

Les flux de trafic Est-Ouest/Ouest-Est sont assez déséquilibrés. Près de 30 pour cent du trafic transfrontière passent par la frontière orientale de l'Autriche. Les importations sont 5 fois supérieures aux exportations et représentent 42 pour cent du tonnage total à l'importation, alors que 21 pour cent seulement du trafic de transit empruntent la direction Est-Ouest/Ouest-Est. Ce déséquilibre s'explique par la composition des flux de trafic. Jusqu'à présent, le pétrole brut, le charbon et les ressources minérales dominent les flux de l'Est vers

l'Ouest. Les flux de l'Ouest vers l'Est sont constitués principalement de produits industriels et de produits de haute technologie.

Si l'on compare les flux de trafic entre l'Autriche et l'ensemble des pays européens, seuls les flux à l'importation en provenance de l'Est représentent un tonnage aussi important que les flux avec les autres régions européennes. Par suite des changements économiques et politiques survenus en Europe orientale, il faut s'attendre à une forte augmentation (à moyen terme) des exportations. La structure déséquilibrée des flux de trafic tendra ainsi à devenir plus équilibrée.

Le transport ferroviaire a une position dominante dans la répartition modale du trafic marchandises entre l'Est et l'Ouest. Les chemins de fer devraient voir leur part diminuer, compte tenu des facteurs suivants :

- La composition des marchandises changera au détriment des chemins de fer. La diminution du trafic de marchandises en vrac, l'augmentation du trafic de produits de haute technologie et les plus courtes distances avantageront le transport routier.
- Les investissements en infrastructures ferroviaires (marchandises) en Europe de l'Est resteront très faibles.
- La privatisation de l'économie des transports obligera à la libre concurrence sur le marché des transports.
- L'interconnexion entre les réseaux est-européens et ouest-européens d'autoroutes est en cours et sera achevée au cours des prochaines années.

Le trafic routier augmentera en raison de ces évolutions.

Cependant, des segments croissants de la population autrichienne ne sont pas disposés à accepter les effets environnementaux nuisibles de l'accroissement du trafic en général, et celui du trafic de poids lourds en particulier. Dans ce contexte, la modernisation obligée du réseau ferroviaire devrait permettre de résoudre certains des problèmes d'environnement liés au transport auxquels l'on s'attend.

2. ÉVOLUTION DU TRAFIC EST-OUEST

La situation en Europe orientale depuis l'ouverture des frontières et la création du marché européen rendent les calculs, et en particulier les prévisions, extrêmement difficiles.

La plupart des prévisions sont basées sur l'hypothèse que tous les pays est-européens atteindront à peu près en même temps les normes économiques et les niveaux d'échanges ouest-européens. La diminution de la croissance économique en Europe orientale fait penser que ce processus (si tant est qu'il puisse se réaliser dans chaque pays) prendra très longtemps. Si nous faisons une comparaison sur la base du PIB par personne (parité des pouvoirs d'achat), le niveau ouest-européen est 2 à 4 fois supérieur à celui des pays est-européens.

Pour prévoir les flux de marchandises, il faut estimer la croissance économique future des pays est-européens (Graphiques 1 et 1A). La plupart de ces pays n'atteindront pas avant l'an 2000 le niveau de 1987.

Sur la base de cette estimation, on a calculé l'évolution future du volume des échanges des pays est-européens à l'aide d'un modèle informatique. Il faut considérer les échanges Est-Ouest/Ouest-Est dans le cadre de l'ensemble des échanges des pays est-européens. Du fait des changements économiques et politiques intervenus à l'Est, la production industrielle et le volume des échanges diminuent rapidement. Les relations commerciales entre les pays est-européens ont été marquées par une baisse extrêmement prononcée des échanges au cours des années 1990 à 1992, tandis qu'augmentait ou restait constant le volume des échanges entre l'Est et l'Ouest. Il faut s'attendre à ce que les échanges Est-Ouest/Ouest-Est entrent pour une part beaucoup plus importante dans l'ensemble des échanges en volume que ce n'est le cas actuellement (cf. Tableau 2).

L'augmentation des échanges ne signifie pas nécessairement une augmentation équivalente du tonnage. Le rapport valeur/volume détermine l'effet de l'augmentation des échanges sur les transports. Ce rapport (valeur d'une tonne de marchandises importée ou exportée) à prix constants pour l'Autriche fait apparaître une augmentation de valeur, mais non pour les importations et exportations en provenance ou à destination des pays est-européens (Graphique 2).

Le tonnage exporté de l'Autriche vers l'Europe orientale a diminué entre 1984 et 1991, alors que la valeur des marchandises exportées augmentait. La composition des marchandises s'est modifiée rapidement. Les produits bruts

agricoles et industriels ont été remplacés par des marchandises de plus grande valeur (Graphique 3). On enregistre une évolution similaire pour les importations (Graphique 4).

L'évolution des flux de trafic transfrontière fait nettement apparaître que les destinations les plus importantes sont au Nord (Allemagne) et au Sud (Italie). Les flux à destination ou en provenance de l'Europe orientale ne sont importants que pour les importations. Les flux Nord-Sud dominent aussi dans le trafic de transit (Graphiques 5 et 6).

En 1991, pour la première fois depuis 1984, les chemins de fer ont transporté un tonnage plus élevé (trafic transfrontière) que le transport routier (Graphique 7). La part des chemins de fer a été plus importante pour les importations et les exportations que pour le trafic de transit (Graphique 8). Le transport ferroviaire a une position dominante dans le trafic Est-Ouest. Son importance devrait diminuer. Les pertes enregistrées par le transport ferroviaire au cours des deux dernières années sont indicatives de l'évolution prévisible.

3. LE MODÈLE DE TRANSPORT -- MODÈLE DE SIMULATION DES VOLUMES DE TRAFIC RÉGIONAL DE MARCHANDISES

Les calculs sur l'évolution future du trafic marchandises de l'Autriche ont été faits à l'aide d'un modèle de simulation. Ce modèle consiste essentiellement en deux parties :

- le modèle prévisionnel utilisé pour calculer les effets de différents scénarios de développement politique et économique sur la répartition régionale des flux de marchandises ;
- le modèle de simulation de réseau "NETSIM", qui transfère les flux de trafic marchandises donnés par le modèle prévisionnel (dans les conditions actuelles de durée et de coût du transport) sur le réseau de transport européen (intéressant l'Autriche) et donne les volumes de trafic pour le réseau routier principal.

Le modèle prévisionnel est essentiellement basé sur les relations évidentes entre la croissance économique régionale et le volume régional de trafic marchandises par catégorie de marchandises. Tous les autres aspects en évolution mentionnés sont pris en compte dans le modèle. Les calculs sont basés sur les catégories de marchandises de la nomenclature NST/Chemins de fer. La prévision

est également basée sur les catégories de marchandises. Dans le modèle "NETSIM", les nodes sont définis comme étant des régions économiques européennes ou autrichiennes. Les liens entre les nodes (les distances) sont les paramètres durée/coût moyens de transport (Figures 10 et 11 : Flux de trafic marchandises de l'Autriche, 1984 et 2000).

Les résultats suivants, qui ont été calculés à l'aide du modèle, doivent être interprétés en fonction de ce qui vient d'être dit. Toutefois, on ne doit pas les considérer comme inévitables, en particulier si l'Autriche -- en temps voulu et en coopération avec la CEE et l'Europe orientale -- parvient à mettre en place des mesures destinées à éviter une croissance économique incontrôlée et l'augmentation sans limites du trafic marchandises qui en résulterait.

4. PRÉVISIONS D'ÉVOLUTION DES FLUX DE TRAFIC

Il faut noter que les calculs ci-après ont été faits sur la base d'hypothèses très prudentes concernant les évolutions économiques et politiques futures (cf. Tableau 3).

Les calculs montrent qu'entre 1991 et 2010 les exportations doubleront et passeront de 35.3 millions à 71.9 millions de tonnes.

Compte tenu de tous les facteurs mentionnés ci-dessus, la croissance des exportations la plus forte en tonnage est attendue entre l'Autriche et l'Europe orientale (le tonnage sera quatre fois plus élevé qu'en 1991). La croissance la plus forte des importations proviendra du Sud (+170 pour cent) et du Nord (+157 pour cent) de l'Europe. Les importations de l'Europe orientale ne progresseront que de 50 pour cent (modification de la composition des marchandises).

Le trafic de transit devrait augmenter de 124 pour cent pendant la même période. Les flux de trafic Est-Ouest et Ouest-Est devraient connaître des augmentations bien plus fortes. Les flux de marchandises de l'Europe de l'Est vers l'Europe de l'Ouest devraient augmenter de 136 pour cent, et même augmenter dans l'autre sens de 232 pour cent.

Aucun autre courant de transit n'enregistrera des tonnages aussi importants que l'axe Nord-Sud, même si l'on prévoit que les taux de croissance du transit "oriental" seront le double de ceux du transit Nord-Sud. En fait, le trafic de transit

de l'Est pourrait augmenter au point de passer de 7.2 millions de tonnes à 20 millions de tonnes.

5. EFFETS RÉGIONAUX DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES -- LE BESOIN D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Les flux de trafic servent de base au calcul des effets régionaux du transport de marchandises. L'un de ces effets régionaux concerne les besoins de capacité ferroviaire. Autre effet, celui des émissions du transport routier.

En vue de calculer, et d'évaluer, la capacité ferroviaire nécessaire, il faut prendre en compte plusieurs paramètres techniques : vitesse, type de locomotive, type de matériel roulant, etc. La comparaison entre les capacités existantes (nombre de trains pour le transport de marchandises) et les tonnages calculés permet d'obtenir une estimation grossière de la capacité requise. Il n'est pas utilisé de modèle de répartition modale, de sorte que les besoins de capacités sont calculés selon différentes hypothèses d'utilisation des chemins de fer :

- le transport ferroviaire de marchandises restera inchangé ;
- l'augmentation de volume sera acheminée par fer ;
- l'augmentation de volume sera acheminée par route.

Si chacun des trois calculs montre, par exemple, qu'aucune capacité supplémentaire n'est nécessaire, le réseau ferroviaire autrichien pourra être considéré à tous égards comme prêt à faire face à l'avenir.

Malheureusement, la situation actuelle aussi bien que la situation attendue à l'avenir sont plus préoccupantes, car les limites de capacité du réseau ont été atteintes sur certaines sections, par exemple sur des sections du *Westbahn* et pour des noeuds du *Südbahn*.

L'offre de transport ferroviaire augmentera en fonction :

- de l'augmentation attendue du volume de transport ;
- des mesures politiques destinées à empêcher la croissance du transport routier.

En vue de réaliser l'objectif politique, la demande de transport doit être calculée sur une base régionale à l'aide d'un modèle d'affectation des trajets. Pour les sections les plus importantes, la répartition modale a été calculée comme suit (cf. Tableau 4).

Une partie relativement importante du trafic ferroviaire est acheminée sur les axes Ouest et Sud où les limites de capacités sont déjà atteintes. Compte tenu de l'augmentation future de la demande, il est évident que des infrastructures nouvelles seront nécessaires pour que les chemins de fer maintiennent leur part actuelle (cf. Tableau 5).

Ce tableau fait nettement apparaître que les mesures relatives au trafic de transit n'ont pas le même effet de réduction du trafic sur tous les axes. Dans le cadre d'une coopération plus étroite entre les différents modes de transport, il faudrait que les mesures relatives aux importations et aux exportations soient plus détaillées en ce qui concerne les transferts possibles de flux de trafic et les transferts entre les modes. L'importance d'une coopération plus étroite entre les modes apparaît nettement lorsque l'on envisage les évolutions possibles des itinéraires de transport en Autriche. Pour qu'une telle coopération fonctionne effectivement, il faudrait qu'il soit dit clairement que la bonne volonté ne suffit pas. Des installations techniques adéquates (installations de chargement, terminaux de conteneurs, etc.) et une organisation adéquate sont également nécessaires.

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire autrichien ne comporte qu'une seule ligne pour le trafic Est-Ouest. Tous les flux de marchandises en provenance de l'Est utilisent l'axe Ouest (*Westbahn*), en concurrence avec l'axe routier ouest (*Westautobahn*). Toutefois, il serait possible d'ouvrir un second axe Est-Ouest, en utilisant l'axe Sud et la ligne du Schober vers le nord ou l'ouest. A l'heure actuelle, cette ligne n'a qu'une faible capacité et n'est pas utilisée pour le trafic Est-Ouest.

La politique des transports de l'Autriche est dominée par la demande de la population que soit évité un accroissement du trafic routier. Cela signifie que tous les tonnages supplémentaires devront être acheminés par fer. Si l'on ne remédie pas aux goulots d'étranglement critiques et si l'on ne procède pas à des extensions des infrastructures actuelles de manière générale, cette tâche ne pourra être accomplie. Les mesures nécessaires pour que le rail maintienne sa part actuelle du trafic marchandises représentent 20 milliards de schillings autrichiens environ. Si la capacité ferroviaire reste au niveau actuel des infrastructures, le résultat sera une forte augmentation du trafic routier de marchandises, ce qui nécessiterait la modernisation des infrastructures routières.

En fait, les chemins de fer fédéraux autrichiens procèdent à l'amélioration de leur réseau. Des mesures très coûteuses sont en discussion en vue d'accroître la part du rail dans le marché des transports.

Améliorations à court terme de l'infrastructure (en cours) :

1. Améliorations en partie techniques de sections de la *Westbahn*
2. Deuxième voie sur la ligne du Schober
3. Deuxième voie sur la ligne du Tauern (en partie)
4. Ligne plus courte Leoben -- St. Michael
5. Déviation Wels -- Traun
6. Électrification Gmünd -- Vienne
7. Contournement d'Innsbruck.

Améliorations à long terme de l'infrastructure (prévisions) :

I. Troisième voie sur l'*Ostbahn*
II. Deuxième voie sur la ligne de Pottendorf
III. Troisième et quatrième voies sur l'ensemble de la *Westbahn*
IV. Tunnel de base du Semmering
V. *Südostspange*
VI. Tunnel de base Brenner

Imputer au seul transport routier les effets environnementaux nuisibles sur la population ne remplace pas les investissements indispensables et une organisation logistique permettant d'obtenir une réduction notable du trafic routier. Les calculs présentés ici mettent en évidence le fait qu'il ne reste pas beaucoup de temps pour la mise en oeuvre de telles mesures concertées et pour une planification à long terme.

Si l'on tient compte du fait que la construction d'infrastructures routières est bien plus rapide que la construction de voies ferrées, les mesures d'amélioration des réseaux ferroviaires doivent être mises en place beaucoup plus rapidement. La liberté du marché des transports ne garantira pas à elle seule le droit de la population à un environnement adéquat. Comme il est très difficile en Autriche de construire de nouveaux axes routiers avec l'accord de la population, il sera impossible de construire des autoroutes dans le proche avenir.

RÉFÉRENCES

1. OCDE, Rapports jusqu'en 1983.

2. OCDE, Perspectives Économiques.

3. Prognos AG : *Verkehrsreport 2000.*

4. Prognos AG : *Verkehrsreport 2000.*

5. WIFO.

6. WIFO.

7. SGZZ : Transitverkehr (Schweiz) Szenario A2 "*Finnlandisierung*".

8. SGZZ : Transitverkehr (Schweiz) Szenario A2 "*Finnlandisierung*".

9. *Programmi dell'EMEL*, programmes révisés à la baisse à la suite des développements récents.

10. *Programmi dell'EMEL*, programmes révisés à la baisse à la suite des développements récents.

11. Stankowski : *WIFO Monatsberichte* et informations personnelles (relatives au produit matériel net).

12. Estimations à partir des taux pris comme objectifs dans les plans économiques.

13. Stankowski : *WIFO Monatsberichte* et informations personnelles (relatives au produit matériel net).

14. Estimations à partir des taux pris comme objectifs dans les plans économiques.

TABLEAUX

Tableau 1. **Trafic marchandises total de l'Autriche (1991, à l'exclusion des oléoducs, en millions de tonnes)**

	Fer		Route		Total	
	1984	1991	1984	1991	1984	1991
Trafic intérieur	18.7	17.3	117.5	145.4	136.3	162.7
Importations	15.5	21.4	9.5	13.9	25.0	35.3
Exportations	8.8	13.6	8.5	11.1	17.3	24.7
Transit	9.9	11.8	18.3	20.1	28.2	32.9
Total	52.9	64.1	153.8	190.5	206.8	255.6
Trafic transfrontière	34.2	46.8	36.3	45.1	70.5	91.9
Importations de l'Est	7.2	12.5	2.1	2.3	9.3	14.8
Exportations vers l'Est	1.8	2.5	0.9	0.9	2.7	3.1
Transit E-O/ O-E	3.3	4.1	2.0	3.1	5.2	7.2
Trafic transfrontière	12.2	19.1	5.0	6.3	17.2	25.1

Source: Herry, ÖSTAT, ÖBB, ÖIR, calculs IPE.

Les chiffres relatifs au trafic intérieur sont des estimations.

Tableau 2. **Situation actuelle et évolutions attendues de la répartition régionale des échanges extérieurs (Part des échanges)**

	OCDE		CEE		ex-URSS		Europe de l'Est	
	1989	Prévision	1989	Prévision	1989	Prévision	1989	Prévision
Russie	63.2	87.5	22.4	53.8			36.8	12.5
Tchécoslovaquie	39.1	78.5	18.0	50.7	44.4	12.3	16.6	9.3
Hongrie	59.4	69.7	27.5	42.1	26.3	16.5	14.3	13.8
Pologne	60.7	80.9	29.1	53.4	25.6	11.4	13.8	7.7
Bulgarie	27.8	82.1	10.7	56.8	57.7	9.6	14.5	8.3
Roumanie	54.6	76.7	12.6	51.5	33.2	12.8	12.2	10.5
Yougoslavie	71.9	75.7	39.0	49.6	17.5	13.6	10.6	10.7

Source : WIFO, J. Stankovsky, 1992.

Tableau 3. **Trafic total marchandises de l'Autriche (1991), à l'exclusion des oléoducs, (en millions de tonnes)**

	Rail*)		Route*)		Total	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Trafic intérieur	17.3	26.1	154.4	231.5	162.7	257.6
Importations	13.6	26.0	13.9	37.8	35.3	71.9
Exportations	21.4	36.1	11.1	26.5	24.7	52.6
Transit	11.8	27.0	20.1	46.8	32.9	73.8
Total	64.1	115.2	190.5	342.6	255.6	455.9
Trafic frontière	46.8	89.1	45.1	111.1	91.9	198.3
Importations de l'Est	12.5	16.7	2.3	7.6	14.8	22.3
Exportations vers l'Est	2.5	8.2	0.9	4.2	3.1	12.4
Transit E-O/ O-E	4.1	10.2	3.1	9.7	7.2	19.9
Trafic frontière	19.1	35.1	6.3	21.5	25.1	54.6

Source : Herry : Güterverkehr in Österreich 2010, ÖSTAT, ÖBB, IPE -- calculs IPE.

Les chiffres relatifs au transport intérieur sont des estimations.

*) La répartition modale reste la même qu'en 1991.

Tableau 4. **Répartition modale du trafic transfrontières**

Axe de transport	Volume de transport calculé (en millions de tonnes par an) trafic transfrontières total					
	1991			2010		
	Rail	Route	Total	Rail	Route	Total
Axe ouest	10.1	13.6	23.7	20.3	55.2	75.5
Axe sud	8.5	8.1	16.6	16.2	32.1	48.3
Tauern	3.8	5.1	8.9	9.1	34.2	43.3
Pyhrn	4.0	7.7	11.7	8.1	31.8	39.9
Schober	4.2	11.1	15.3	18.2	42.9	51.1
Répartition modale telle qu'elle existait en 1991						

Source : ÖSTAT ; Güterverkehrsstatistik, ÖBB, ÖIR, IPE -- calculs IPE.

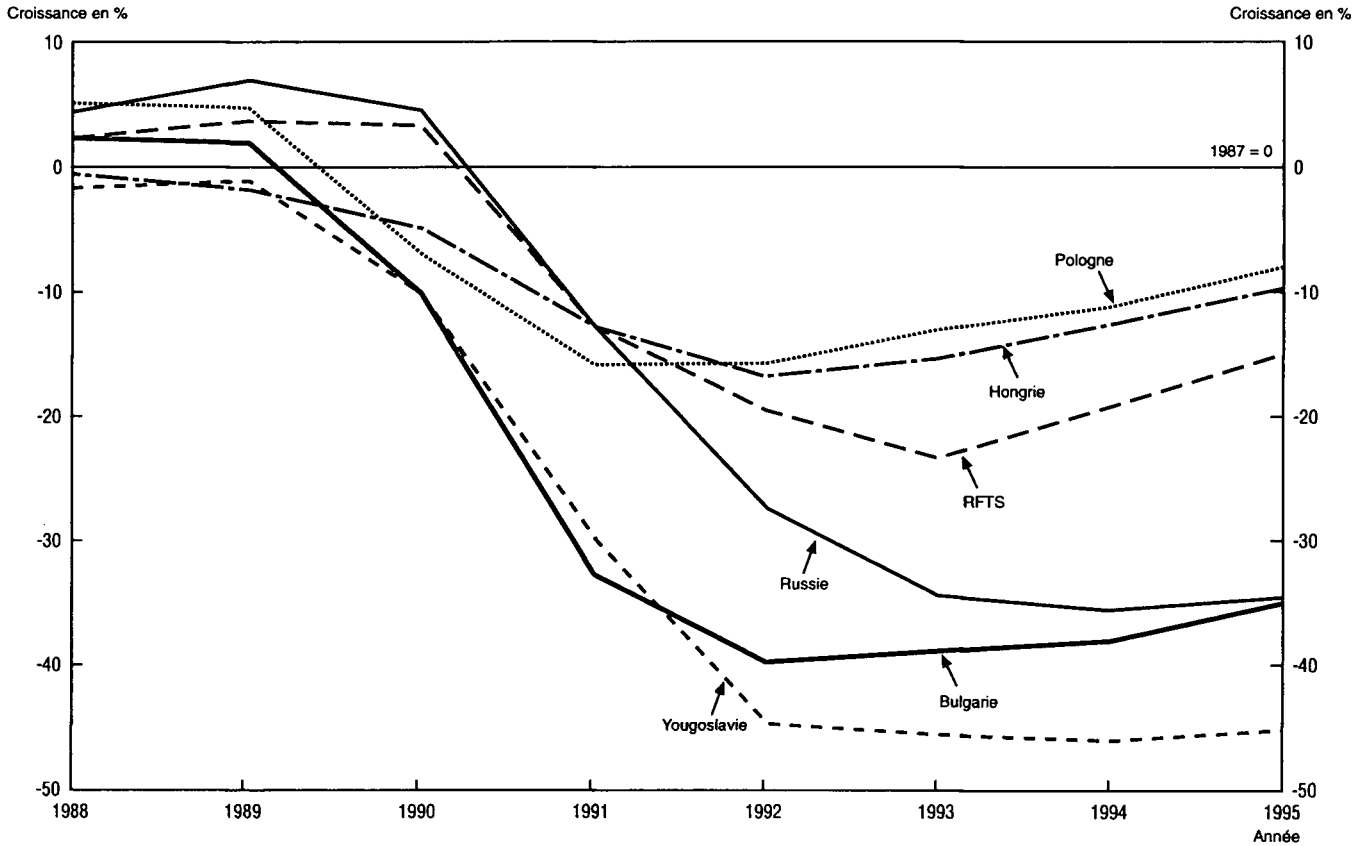
Tableau 5. **Trafic transfrontière de marchandises**

Sections du réseau	Parts respectives du trafic transfrontière		
	Transit	Importations	Exportations
Brenner	86.4	4.7	8.8
Tauern	63.2	17.0	19.8
Pyhrn	65.0	19.6	15.4
Schober	59.8	18.9	21.3
Axe ouest	27.4	43.0	29.7
Axe sud	45.7	34.4	19.9
Région de Vienne	31.0	35.9	33.1

Source : IPE -- Modèle de simulation du transport de marchandises.

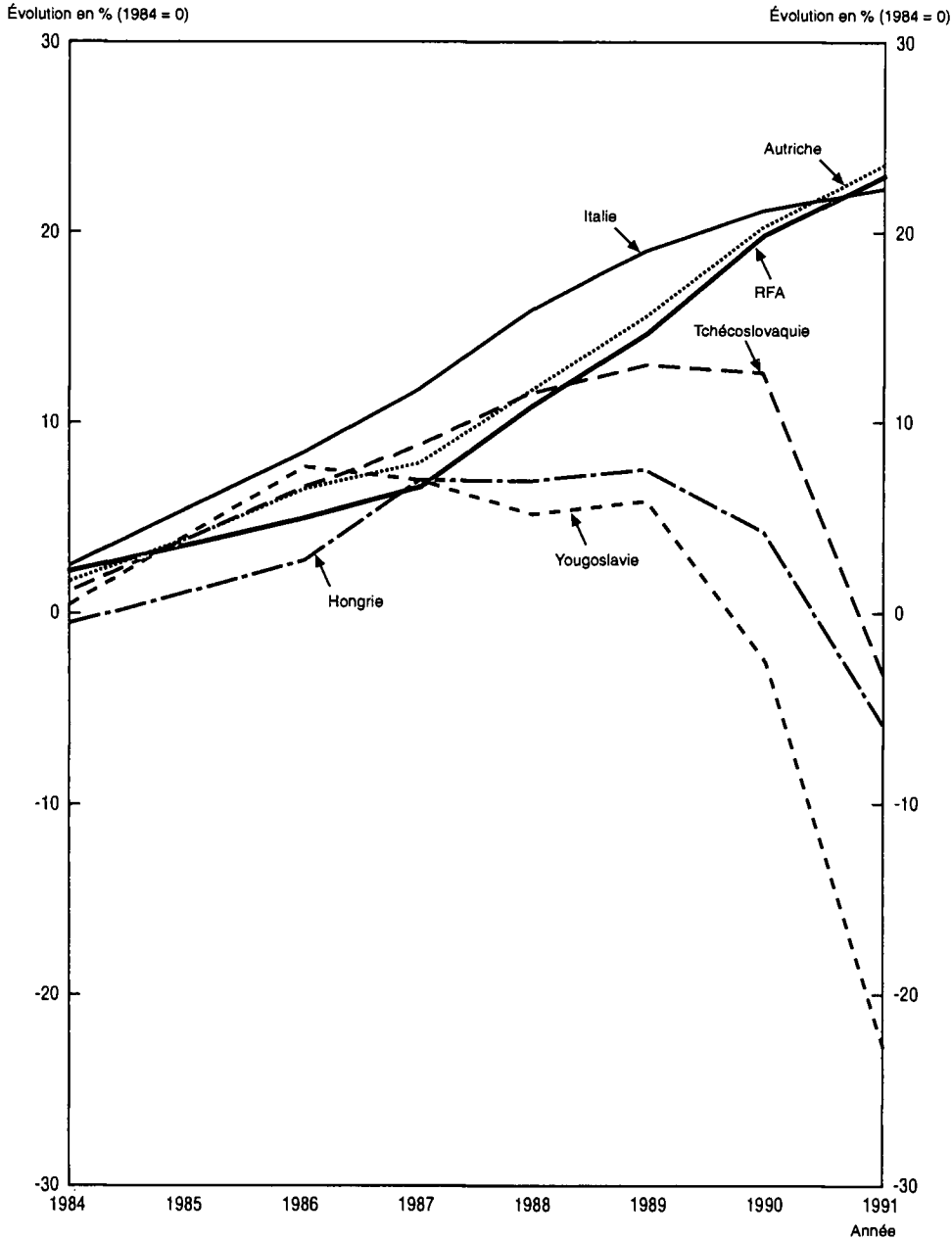
FIGURES

Figure 1. **Europe de l'Est : évolution du PIB**
1987-1995



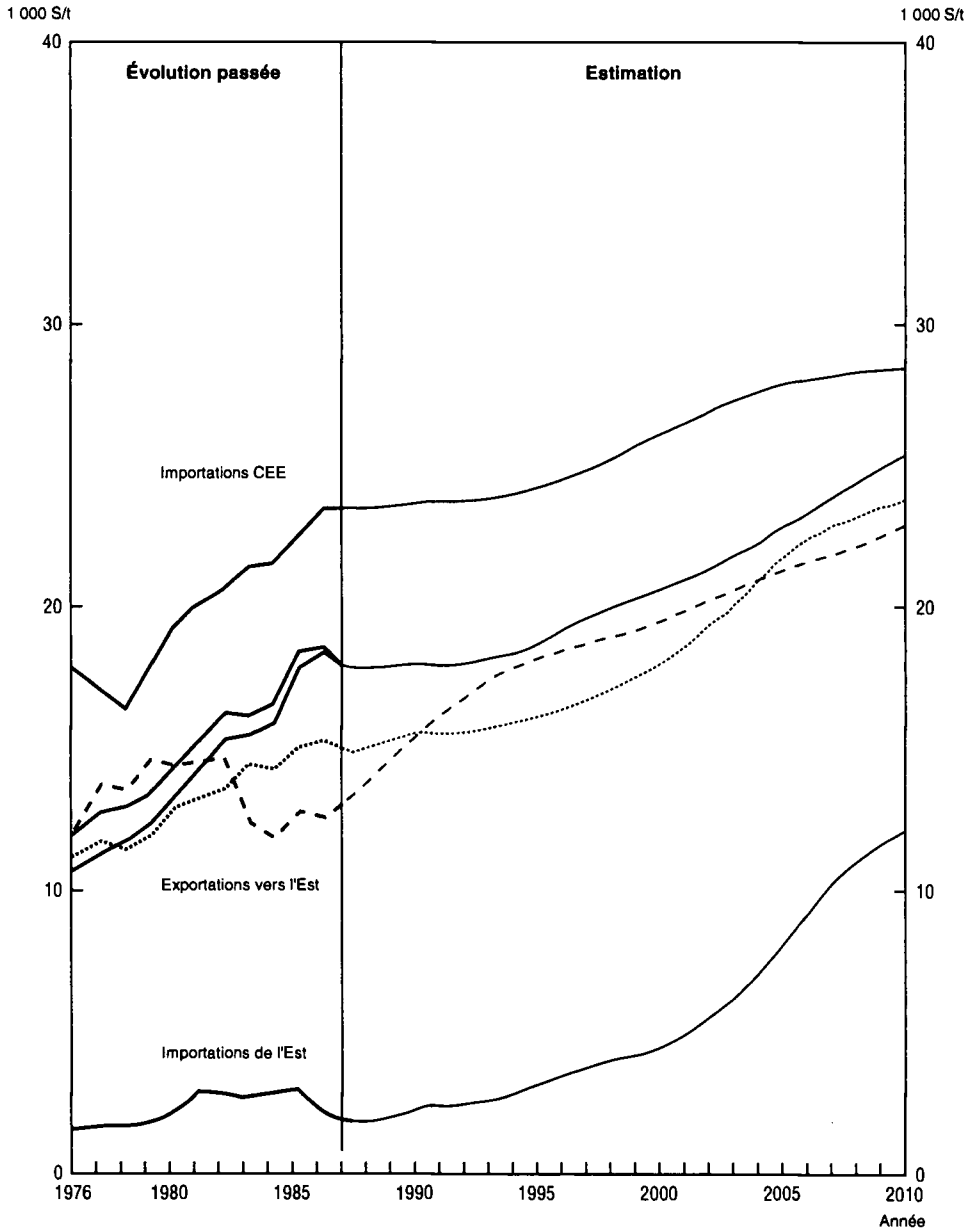
Source : WIIW, WIFO, Vienne 1993.

Figure 1*a*. **Évolution du PIB 1985-1991**



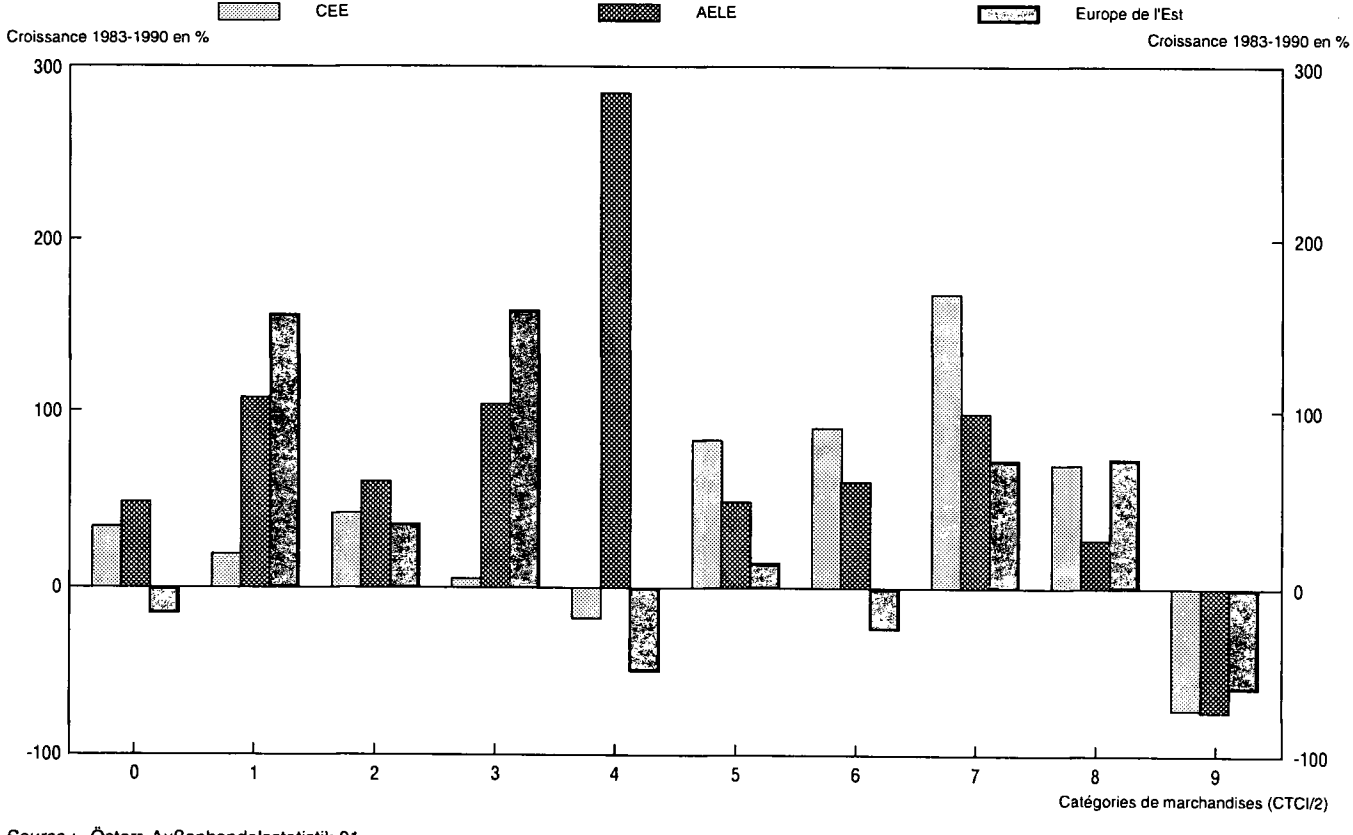
Source : WIFO Monatsberichte, Wr. Inst.

Figure 2. **Évolution du rapport valeur/volume 1987-1991**
Importations/exportations à destination et en provenance de l'Autriche



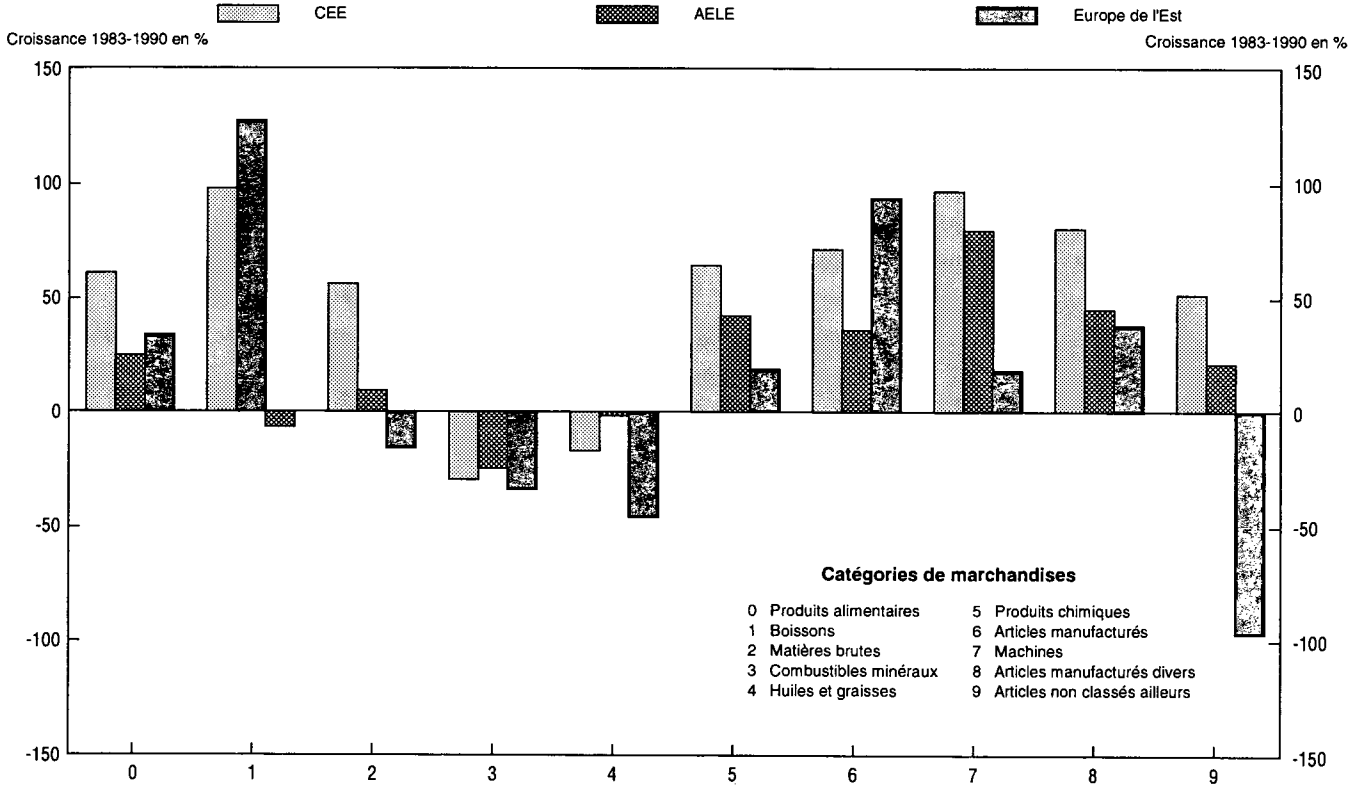
Source : Institut d'études comparatives de Vienne : données pour le Comecon, 1990 ; estimation IPE.

Figure 3. **Évolution des exportations de l'Autriche 1983-1990**
par catégorie de produits (CTCI/2)



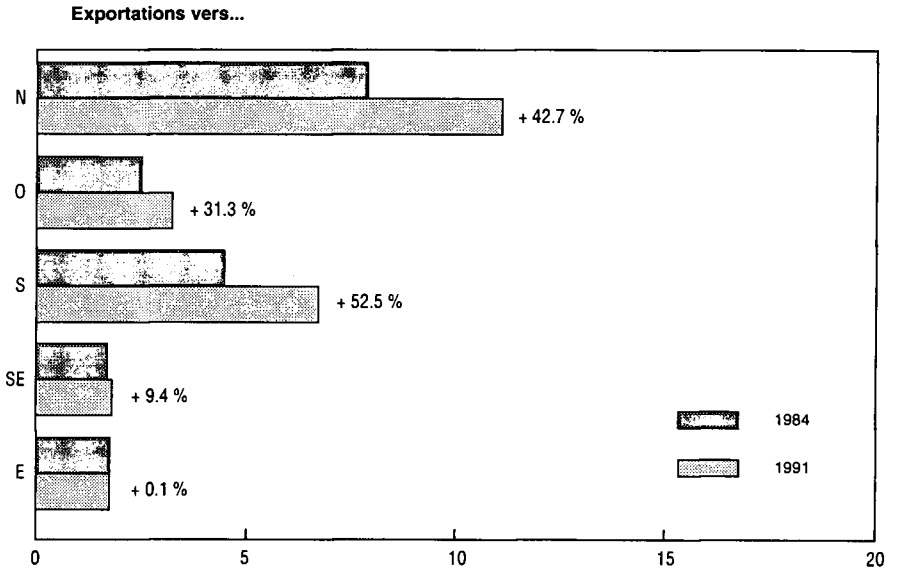
Source : Österr. Außenhandelsstatistik 91.

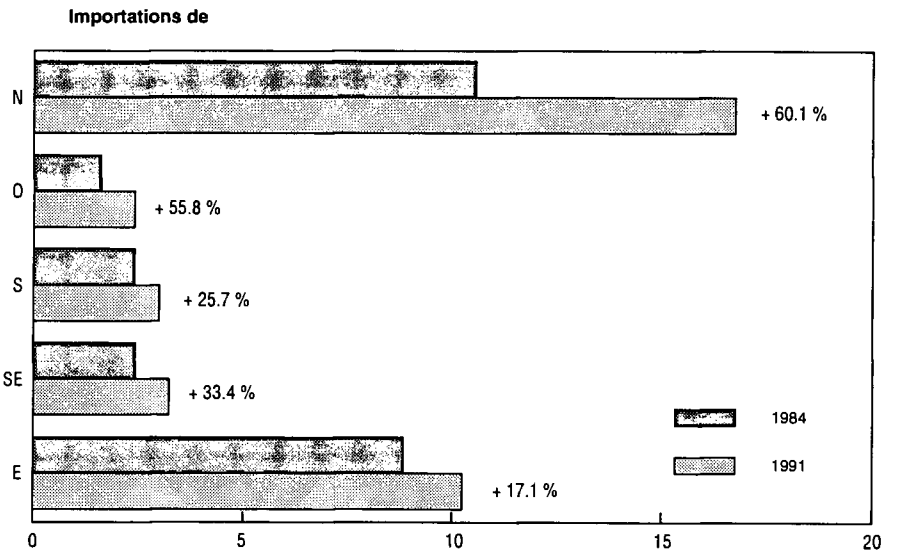
Figure 4. **Évolution des importations de l'Autriche 1983-1990**
par catégories de produits (CTCI/2)



Source : Österr. Außenhandelsstatistik 91.

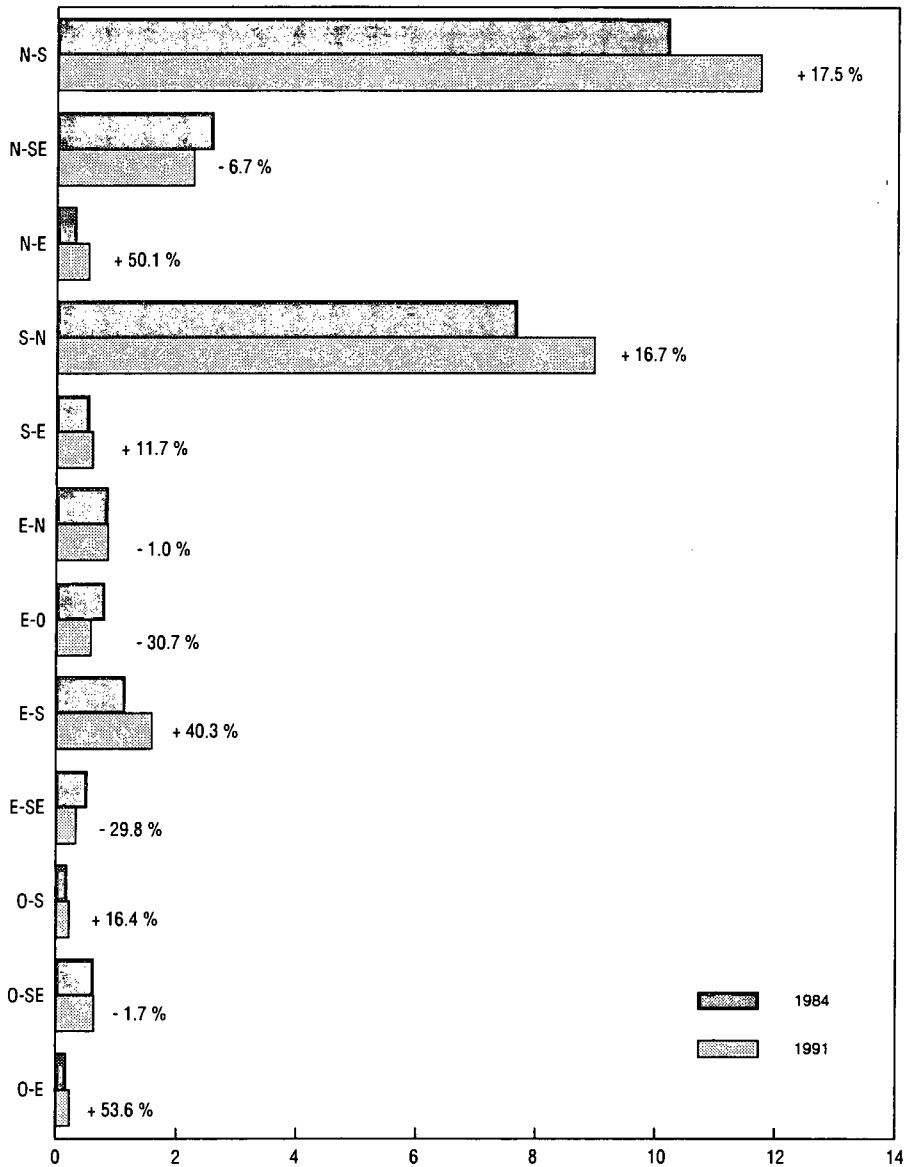
Figure 5. **Autriche : flux de trafic importations + exportations**
1984-1991 en millions de tonnes





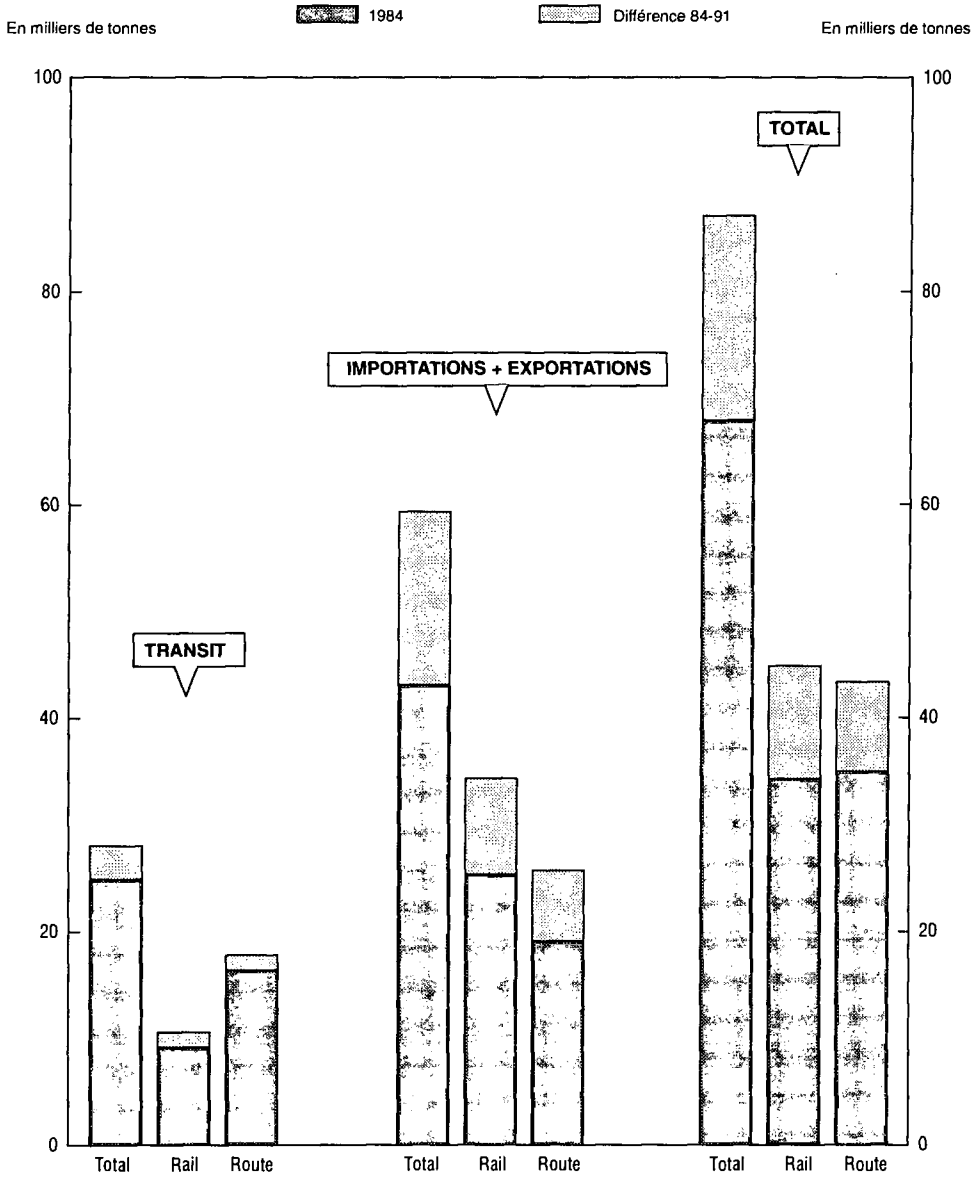
Source : ÖSTAT, IPE : ZAV 1991.

Figure 6. **Autriche : flux de trafic de transit 1984-1991**
(en millions de tonnes)



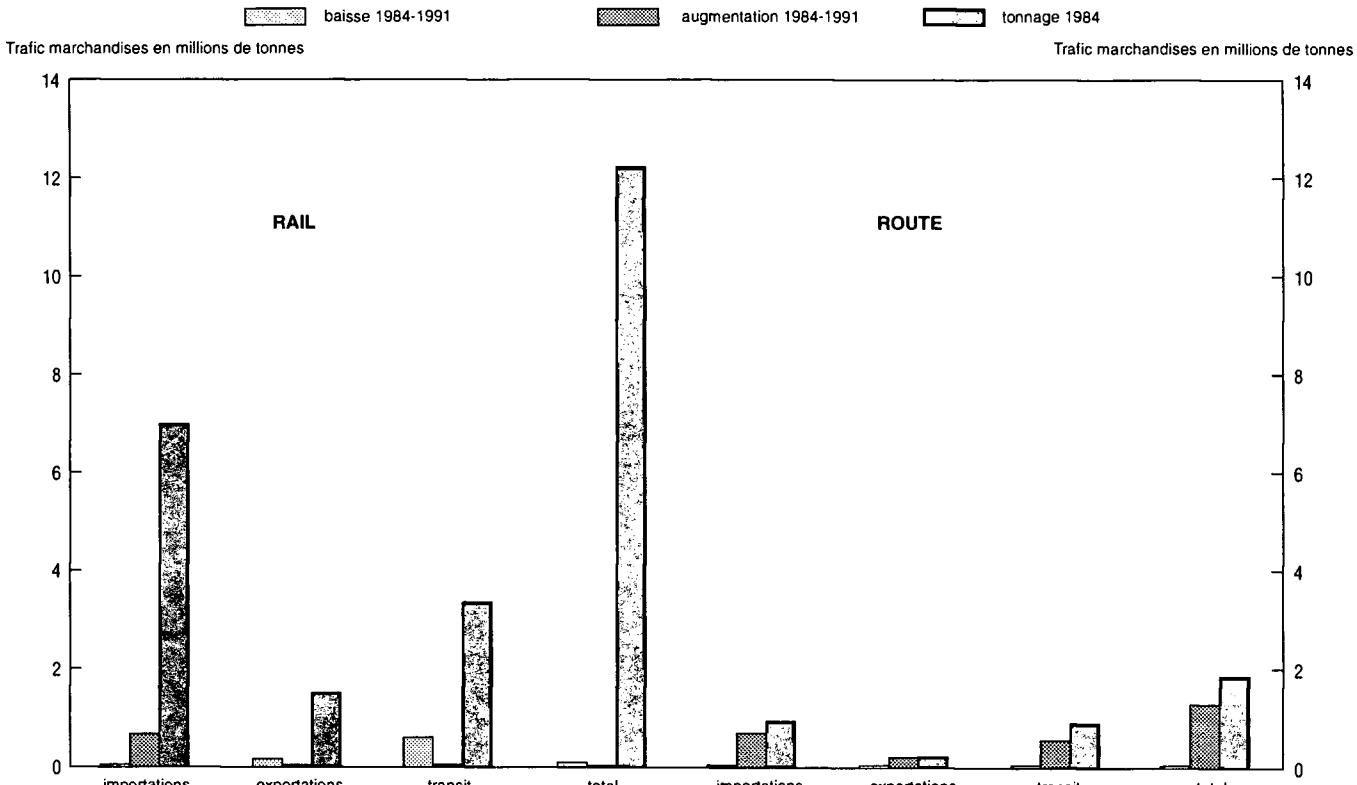
Source : ÖSTAT Zollämterverflechtung 91.

Figure 7. **Trafic marchandises par rail et route 1984-1991**
Trafic transfrontières. Importations, exportations, transit



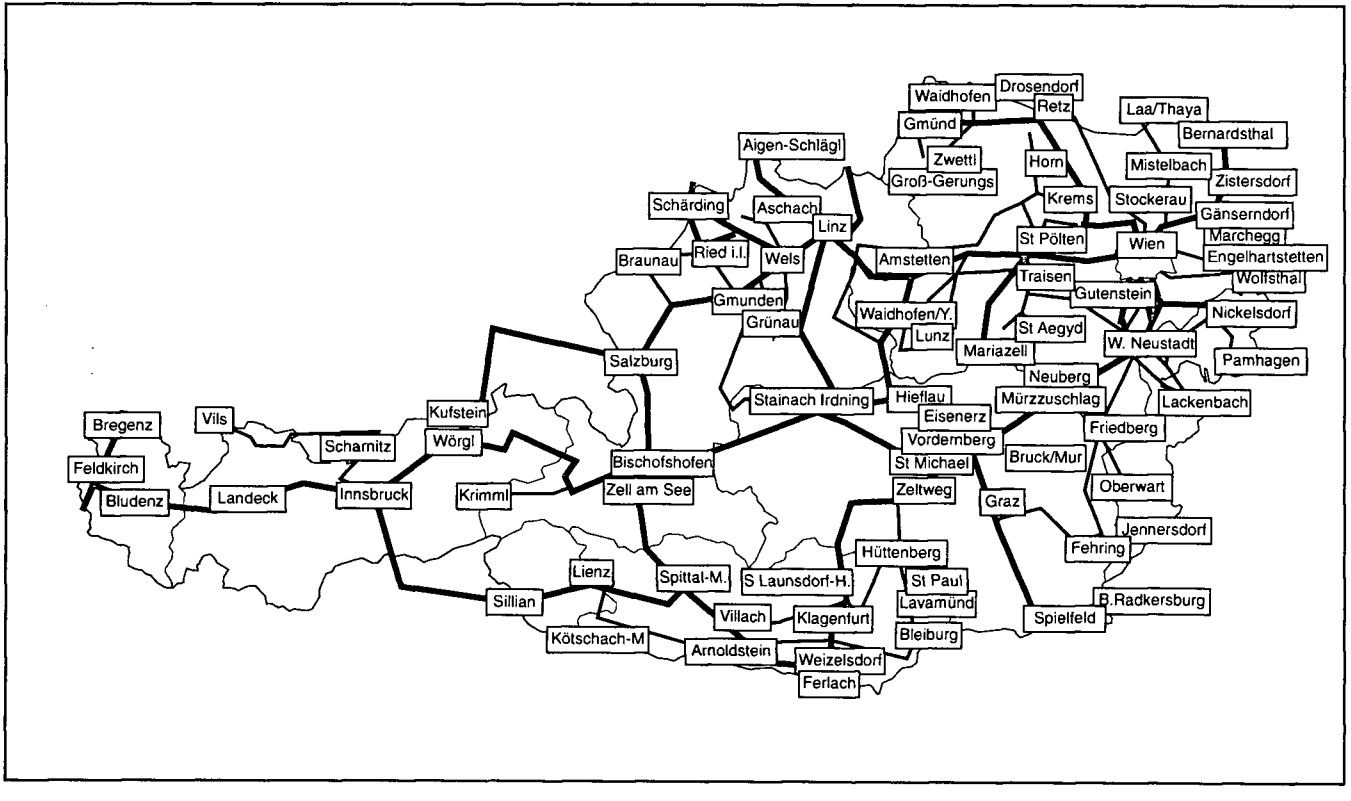
Source : ÖSTAT : Zollämterverflechtung 91 ; Grafik : IPE.

Figure 8. **Trafic marchandises Est-Ouest 1984-1991**
Autriche : importations, exportations, transit



Source : ÖSTAT, BMföWuV, IPE.

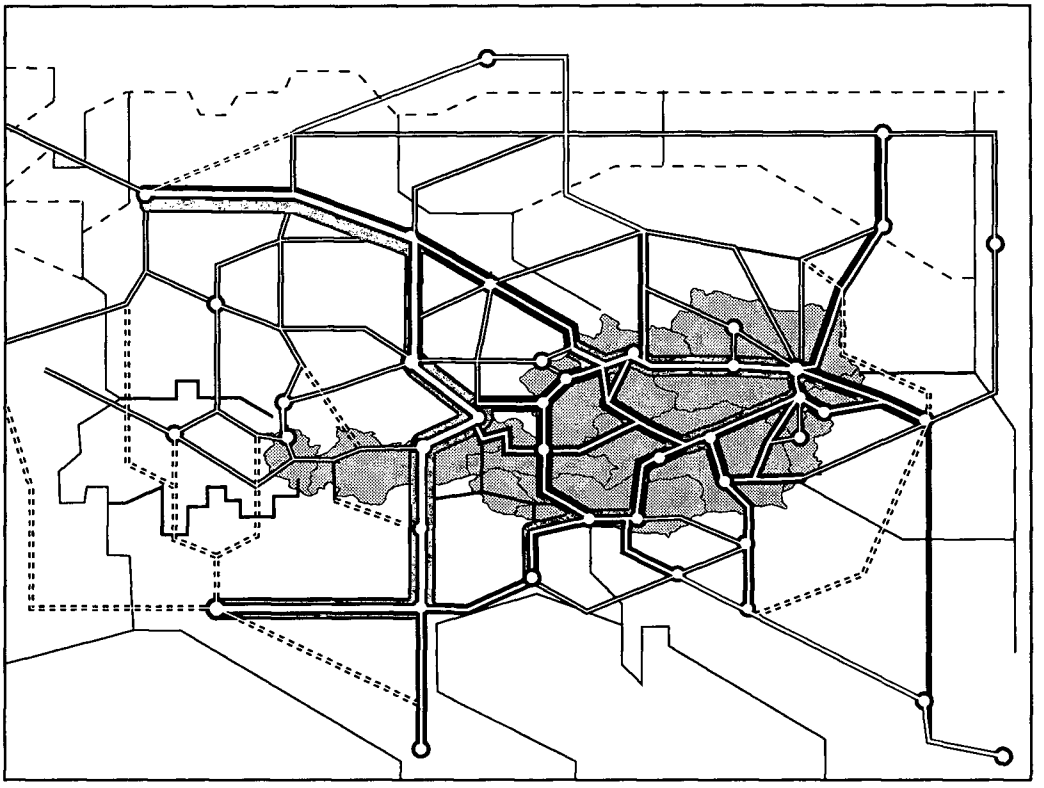
Figure 9. **Réseau ferroviaire de l'Autriche**
Grandes lignes et lignes secondaires



Source : Situation au 1er janvier 1993. Modèle de simulation NETSIM, 8 février 1993.

Figure 10. **Flux de trafic marchandises**

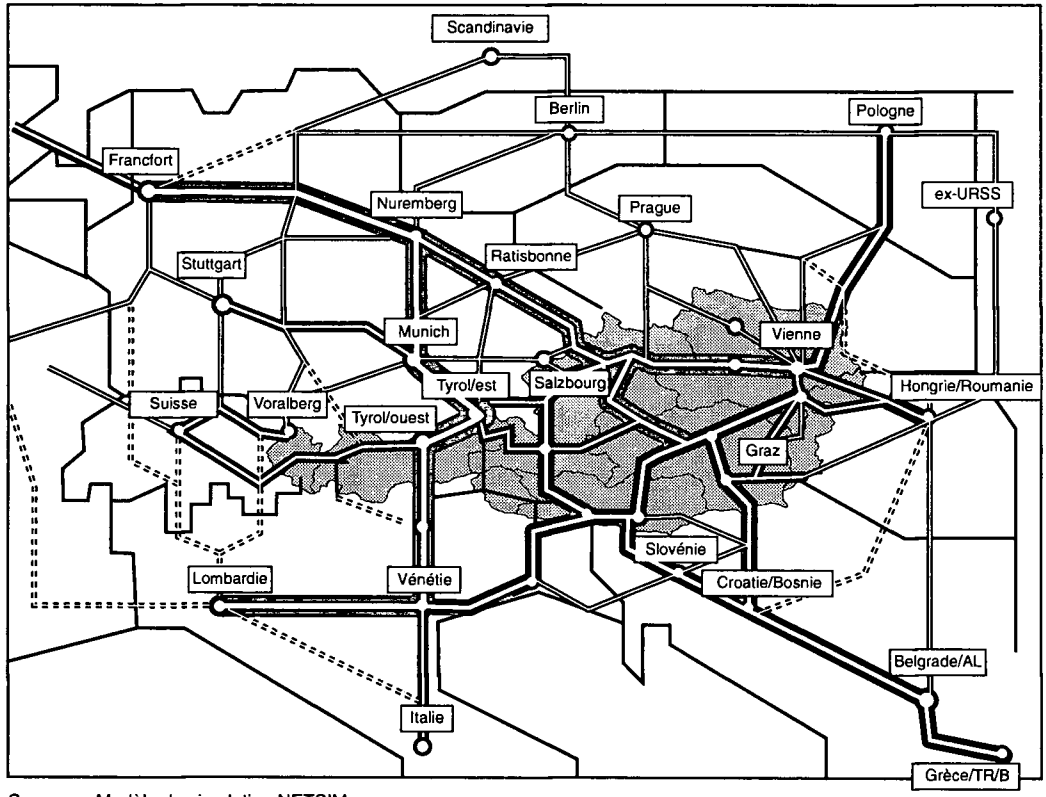
Autriche : importations, exportations, transit. Trafic total en 1984. Réseau route + rail



Source : Modèle de simulation NETSIM.

Figure 11. **Flux de trafic marchandises**

Autriche : importations, exportations, transit. Trafic total en l'an 2000. Cas n° 1 : réseau route + rail



Source : Modèle de simulation NETSIM.

FRANCE

Bernard GÉRARDIN

Directeur de Recherches
Pierrefonds
France

SOMMAIRE

INTRODUCTION 43

1. CONSTAT ET DIAGNOSTIC 44

1.1. Un bouleversement des flux d'échanges 44
1.2. Une inadaptation des infrastructures et des systèmes de transport 47

2. ÉVALUATION DES PROGRAMMES DE RÉNOVATION 50

2.1. Objectifs généraux et schémas directeurs 51
2.2. Comment concilier le court terme et le long terme ? 52
2.3. Comment hiérarchiser les projets ? 54

3. LE FINANCEMENT DES PROGRAMMES DE RÉNOVATION . . . 56

3.1. Problématique générale 56
3.2. Possibilités et limites du recours au financement privé 56
3.3. Vers la création de fonds spécifiques 58
3.4. Le rôle des banques de développement et des institutions internationales 60

CONCLUSION 63

NOTES 64

BIBLIOGRAPHIE 65

Décembre 1992

INTRODUCTION

Les pays d'Europe Centrale et de l'Est viennent de connaître depuis trois ans de profonds bouleversements économiques et politiques. La création de la CEI, suite à la disparition de l'URSS, il y a un an, a encore accéléré cette révolution.

Il en résulte une mutation rapide de la structure des échanges et des relations Est-Ouest qui conduit à repenser l'organisation des systèmes de transports dans une perspective paneuropéenne, reliant l'Atlantique à l'Oural.

Mais, l'air du temps n'est pas à l'euphorie ! La période de "transition" que traversent les pays d'Europe Centrale et de l'Est se traduit par une baisse rapide d'activité et de revenu, ainsi que par une croissance du chômage. Pour l'Europe orientale, la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies prévoit une diminution du PIB de 10 pour cent environ en 1992 (14 pour cent en 1991)[1]. Dans les pays de la CEI, le PNB a baissé en moyenne de 19 pour cent au premier semestre 1992.

Le coût de la réunification allemande se révèle être beaucoup plus élevé que prévu. Financée pour l'essentiel par l'emprunt, elle explique pour une large part le maintien de taux d'intérêt élevés dans les pays d'Europe occidentale associés au sein du système monétaire européen.

La conjoncture économique et financière est donc peu favorable au développement des investissements à long terme. Or, les besoins sont immenses !

Il ne s'agit pas seulement de développer de nouvelles infrastructures prestigieuses, telles celles identifiées dans les réseaux "transeuropéens" prévus par le Traité de Maastricht ou le réseau "paneuropéen" mentionné dans la Déclaration de Prague[2].

De manière plus pragmatique et sans doute plus réaliste, en ce qui concerne les liaisons Est-Ouest (au moins à court et moyen termes), il s'agit de concentrer ses efforts sur la rénovation, la modernisation et la réhabilitation des

infrastructures et des systèmes de transport existants. Tel est l'objet du présent rapport qui mettra surtout l'accent sur les aspects méthodologiques, suivant une démarche en trois étapes :

1. Constat et diagnostic

Un bilan aussi précis que possible de l'évolution de la structure des échanges et des besoins prévisibles à court et moyen terme est établi.

Parallèlement doit être effectué un diagnostic approfondi de l'état actuel des infrastructures et du fonctionnement des systèmes de transport.

2. Évaluation des programmes de rénovation

La deuxième étape consiste à élaborer une méthodologie permettant d'évaluer la rentabilité économique et sociale du programme de rénovation et de hiérarchiser les priorités d'investissement. Cette évaluation économique doit être couplée avec une évaluation technique sur la base des normes et standards existants, ainsi que des meilleures technologies disponibles. Les préoccupations liées à l'évolution de l'impact sur l'environnement doivent également être prises en compte à ce stade.

3. Le financement des programmes de rénovation

Différentes modalités de financement seront ensuite envisagées avec le souci d'assurer la compatibilité entre le programme proposé et les financements correspondants.

1. CONSTAT ET DIAGNOSTIC

1.1. Un bouleversement des flux d'échanges

Pendant plus d'un demi-siècle, la situation politique issue de la Seconde Guerre Mondiale a maintenu une coupure artificielle entre l'Est et l'Ouest, dans un contexte de guerre froide et de conflit idéologique. Accentuant les "effets

frontières" traditionnels, l'instauration du "rideau de fer" a considérablement atténué les échanges Est-Ouest, sans toutefois les supprimer totalement.

A l'Ouest, la création du Marché Commun (CEE) et dans une moindre mesure de l'Association Européenne de Libre Échange (AELE) ont favorisé l'abaissement des barrières douanières et le développement des flux d'échanges internationaux au sein de l'espace Ouest-européen.

Dans le même temps, à l'Est, sous le contrôle autoritaire de l'URSS, une zone de commerce "mutuel" au sein du COMECON[3] basée sur une spécialisation des productions par pays a été instaurée. Les échanges qui en résultaient représentaient des volumes de transport importants, souvent sur de longues distances, principalement effectués par voie ferrée. Ils étaient organisés sans tenir compte du prix de transport. Les bouleversements récents ont profondément transformé la structure de ces flux.

En un an, les flux d'échanges des pays Est-européens avec l'URSS ont été réduits de plus d'un tiers ; tandis que les exportations des pays d'Europe Centrale vers les pays occidentaux ont cru de 23 pour cent en 1990 et de 25 pour cent en 1991.

Les échanges avec les pays de la Communauté Économique Européenne se sont très rapidement développés. Ils représentent désormais environ 60 pour cent du commerce extérieur des pays d'Europe Centrale. Cette proportion est comparable à la moyenne observée pour les États membres de la CEE. L'Espace Économique Européen, qui vient d'être créé par un Traité (en cours de ratification), associant la CEE et l'AELE, s'étend donc de fait aux pays d'Europe Centrale et de l'Est.

L'Allemagne est le principal bénéficiaire de cette évolution. Elle a pris la place de l'URSS. L'Italie tire bien son épingle du jeu dans le Sud de l'Europe Centrale. Le Royaume-Uni s'efforce de développer ses échanges avec les pays riverains de la Baltique, notamment en Pologne. La France n'a pas su jusqu'à présent profiter pleinement de cette situation nouvelle[4].

Les volumes d'échanges de marchandises pondéreuses par chemin de fer ont fortement décru. Les volumes des trafics routiers diminuent également, principalement au niveau des échanges locaux et régionaux. Mais, globalement, le transport routier, du fait de sa plus grande flexibilité, tend à se substituer au rail pour les transports internationaux Est-Ouest. Les lacunes des outils statistiques ne permettent pas de quantifier précisément ces évolutions.

En ce qui concerne les flux de voyageurs, on note également des changements très rapides.

Le trafic aérien Est-Ouest a augmenté de 40 pour cent entre 1988 et 1991 ; tandis que les trafics avec l'URSS s'effondraient. Il en résulte d'ores et déjà d'importants problèmes au niveau du contrôle de l'espace aérien.

Les flux touristiques Est-Ouest se sont développés très rapidement, bénéficiant en premier lieu aux autocars internationaux.

Le chemin de fer tire peu de profit de cette croissance de la demande, malgré certaines adaptations (encore très limitées) de l'offre (trains de nuit).

La croissance rapide du taux de motorisation des ménages devrait conduire à un "alignement" progressif sur les comportements observés en Europe occidentale, ce qui entraînera mécaniquement un développement sensible du trafic routier.

La croissance de la mobilité devrait être sensiblement plus rapide que l'évolution des revenus, suivant en cela le rythme accéléré de la motorisation des ménages.

Selon les informations transmises à la CEMT, les taux de motorisation à l'horizon 2010 devraient être comparables aux taux moyens observés actuellement au sein de la CEE.

En Europe de l'Ouest, les rythmes de croissance sont moins rapides. Mais, l'augmentation en volume du parc automobile devrait représenter un nombre de véhicules supérieur à la croissance du parc automobile des pays d'Europe Centrale et de l'Est pendant la même période.

L'automobile représente l'un des symboles les plus forts de la liberté nouvelle conquise par les citoyens de ces pays.

Enfin, la voie d'eau est susceptible de jouer un rôle significatif, grâce notamment à la mise en service depuis quelques mois de la liaison Rhin-Danube. Cette réalisation exceptionnelle connecte désormais les ports de la Mer du Nord aux pays riverains du Danube et de la Mer Noire. D'une longueur de 3 500 km, elle relie treize pays représentant une population totale de 226 millions d'habitants.

1.2. Une inadaptation des infrastructures et des systèmes de transport

-- ***Réseau routier***

Les infrastructures routières vont donc être, si l'évolution observée depuis trois ans se poursuit, de plus en plus sollicitées, principalement sur les liaisons Est-Ouest.

Le réseau routier existant est dense, mais de qualité très inégale. La longueur totale des réseaux routiers des six pays d'Europe Centrale et de l'Est est de 704 170 km, parmi lesquels on compte 206 280 km (29 pour cent) de routes principales.

Une enquête détaillée réalisée par la Banque Mondiale en 1991[5] a montré que 82 pour cent du réseau routier existant nécessite des travaux importants de rénovation : reconstruction, réhabilitation et/ou resurfaçage. Toutefois, selon cette même enquête, cette proportion peut être réduite à 55 pour cent, si l'on se limite aux routes les plus fréquentées (> 1 000 véhicules par jour).

Les données rassemblées indiquent cependant que la situation peut être considérée comme critique pour 41 pour cent du réseau, nécessitant une intervention très rapide.

Il s'agit pour 27 pour cent de travaux de renforcement, indispensables si l'on veut maîtriser les effets négatifs de la croissance du trafic de poids lourds et éviter une dégradation irrémédiable des chaussées ; les 14 pour cent restants requérant une rénovation urgente des revêtements.

La mise en oeuvre d'un programme de rénovation du réseau routier principal constitue donc de toute évidence une priorité.

Les moyens affectés aux travaux d'entretien et de rénovation ont été considérablement réduits depuis vingt ans. Durant les cinq dernières années, les travaux de renforcement ont stagné à un rythme annuel de 3.3 pour cent du réseau routier, ce qui correspond à un cycle d'entretien de 30 ans.

Les insuffisances d'entretien sont également considérables pour ce qui concerne les ouvrages d'art.

La simple rénovation du réseau principal (routes + ouvrages d'art) représente un coût total de l'ordre de 12 milliards de dollars, soit 4 à 5 pour cent du produit

intérieur brut. Cette proportion est comparable à celle de l'ensemble de la valeur ajoutée produite par la branche "Transports" en France.

Cette évaluation repose uniquement sur une estimation des coûts de remise en état, sans modernisation, amélioration de la sécurité et mise hors gel. Or, les effets du gel peuvent être catastrophiques.

En cas d'hiver très rigoureux (une fois tous les vingt ans en moyenne) et en supposant l'installation de barrières de gel pour limiter les dégâts, le coût de la rénovation s'élèverait à 2.2 milliards d'écus. Sans contrôle du trafic, le montant de la facture pourrait atteindre 16 milliards d'écus. Ces évaluations ont été calculées en s'appuyant sur l'expérience française, suite à l'hiver 1984-85.

Sans être aussi critique, la situation n'est pas très satisfaisante en Europe occidentale. Une étude de la CEMT, couvrant la période de 1975 à 1984, a montré que les trafics, dans les États membres de la CEMT, ont cru en moyenne de 25 pour cent ; tandis que les investissements (tous modes) ont diminué de 25 pour cent.

Cette situation d'ensemble est d'autant plus grave que les trafics routiers continuent à croître à un rythme soutenu, même dans les conjonctures économiques peu favorables.

L'organisation des entreprises de transport routier est en pleine recomposition. Les processus de privatisation sont déjà très largement engagés. Ils conduisent à un éclatement des anciennes entreprises d'État et à la création d'entreprises privées nouvelles beaucoup plus productives. Une ébauche d'organisation logistique tend à séparer les activités annexes du transport (auxiliaires) de la fonction transport proprement dite.

La très grande capacité d'adaptation de ce secteur explique qu'il ait su gérer dans un délai record la profonde restructuration des flux d'échanges et susciter des transferts du rail vers la route.

Il faut ajouter enfin que ces entreprises nouvelles doivent affronter une concurrence très vive avec les entreprises d'Europe de l'Ouest sur les marchés Est-Ouest actuellement très porteurs.

-- ***Réseau ferroviaire***

L'inadaptation des infrastructures et des systèmes ferroviaires pour le développement des relations Est-Ouest est également flagrante. Les réseaux

existants dans les pays d'Europe Centrale et de l'Est sont tout à la fois surdimensionnés et inadaptés. L'offre ferroviaire doit donc être totalement repensée. Des efforts considérables sont à entreprendre non seulement pour électrifier les grands axes mais également pour rectifier certains tracés, améliorer la sécurité, la capacité, rénover les ouvrages d'art, supprimer des passages à niveau, moderniser la signalisation, etc. Or, les budgets actuellement consacrés à l'entretien des infrastructures représentent aujourd'hui en moyenne 20 pour cent de leur équivalent dans les réseaux d'Europe occidentale.

Les insuffisances concernent également le matériel roulant. La rénovation doit porter sur les installations de maintenance, de réparation et d'entretien afin d'accroître le taux de disponibilité des matériels et leur durée de vie (locomotives, wagons, voitures, etc.).

Elle intéresse aussi l'informatisation de l'exploitation, des services commerciaux et de la gestion.

Enfin, et là réside sans doute la rénovation la plus importante et peut-être la plus difficile à entreprendre, il faut changer les méthodes de direction et de gestion. C'est ainsi que le recours systématique à des procédures d'appels d'offres ouverts accroîtrait sensiblement le rapport coût-efficacité des investissements réalisés.

Une clarification des comptes pourrait être obtenue en s'inspirant des principes définis dans la Directive CEE 91/440.

-- ***Transport aérien***

Face à l'explosion du trafic aérien Est-Ouest, les problèmes les plus urgents ont trait à la modernisation des aéroports, y compris les systèmes de contrôle des atterrissages et décollages ainsi qu'à l'organisation du contrôle aérien.

Géré par des structures étatiques peu performantes, le transport aérien en Europe Centrale et de l'Est doit être réorganisé pour répondre efficacement à une croissance de la demande sans précédent.

Les prises de participation, ainsi que les associations entre compagnies nationales d'Europe occidentale et d'Europe de l'Est, vont sans doute faciliter cette mutation. Des études globales sont en cours avec le soutien de plusieurs Organisations Internationales (dont la BEI) pour moderniser et harmoniser les systèmes de contrôle aérien. Elles devraient apporter très prochainement un diagnostic complet sur la situation actuelle et les remèdes à y apporter.

-- *Voie d'eau*

La situation est très variable selon les pays. Les conditions géographiques et climatiques limitent ses possibilités de développement. Outre l'axe danubien déjà cité, des rénovations peuvent être envisagées pour mieux relier les bassins de l'Elbe, de l'Oder et du Danube. La voie d'eau, en raison de son avantage énergétique et écologique justifie une rénovation de certaines infrastructures existantes. Les travaux à entreprendre concernent en premier lieu l'augmentation du gabarit des écluses ainsi que des aménagements portuaires. L'installation de plates-formes logistiques multimodales constitue aussi, de toute évidence, un enjeu important, si l'on souhaite que la voie d'eau occupe une place significative à l'avenir dans les chaînes logistiques Est-Ouest. Une action volontariste est indispensable lorsque l'on sait que la croissance prévue, entre 1988 et 2010, pour les trafics entre l'Est et l'Ouest de l'Allemagne devrait être de 24 pour cent pour la voie d'eau, de 30 pour cent pour les chemins de fer et de 818 pour cent pour la route !

2. ÉVALUATION DES PROGRAMMES DE RÉNOVATION

Sur un plan méthodologique, cet exercice d'évaluation est très délicat. Il s'agit de concilier :

i) Une vision d'ensemble multimodale des relations Est-Ouest avec une évaluation rigoureuse de chacun des projets.
ii) Des impératifs à court terme, s'inscrivant dans une logique de l'urgence, avec une perspective stratégique à moyen et long terme.
iii) La recherche d'une bonne adéquation de l'offre et de la demande sur un marché des transports en pleine mutation.

Autant dire que la recherche *a priori* d'un optimum est quasiment impossible. La seule approche réaliste consiste à adopter une démarche progressive/graduelle et, dans toute la mesure du possible, cohérente avec un nombre limité d'objectifs généraux faisant l'objet d'un consensus assez large. Elle comprendra, dans tous les cas, une évaluation rigoureuse de la rentabilité financière, économique et sociale et de l'impact sur l'environnement de chacun des projets.

2.1. Objectifs généraux et schémas directeurs

La Déclaration de Prague, déjà citée, se réfère à un concept de "transport européen intégré" qui repose sur quelques objectifs essentiels :

- Une approche internationale des projets d'infrastructure permettant une "intégration spatiale".
- Une intégration des études d'impact sur l'environnement et des évaluations socio-économiques.
- Une intégration multimodale basée sur l'analyse des chaînes de transport et sur la recherche de l'efficacité globale des systèmes de transport.

Ce dernier point signifie que les infrastructures doivent être rénovées en prenant en compte explicitement les conditions d'exploitation ; c'est-à-dire, le fonctionnement réel des systèmes de transport.

Cette déclaration insiste fortement sur l'importance des mécanismes de régulation. La décentralisation des décisions va de pair avec une "régulation par le marché".

Rejetant une conception étatique centralisée dont l'échec est flagrant, elle introduit le principe d'une "régulation institutionnelle". Celle-ci requiert le respect de la légitimité des différents échelons de décision : local, régional, national et international.

Des relations contractuelles entre ces diverses institutions sont nécessaires pour garantir un minimum de cohérence et de consensus. L'élaboration de schémas directeurs multimodaux Est-Ouest sera l'occasion de concrétiser cet accord minimal indispensable. Ce travail, dont il ne faut pas sous-estimer la difficulté, pourra s'appuyer sur des réflexions déjà engagées depuis plus de 40 ans par la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe. Créée en 1947, elle a été pendant longtemps un des seuls lieux d'échanges internationaux paneuropéens s'intéressant au développement des systèmes de transport dans le cadre Est-Ouest. C'est ainsi qu'a pu être adopté en 1975 un Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR). Un instrument similaire existe pour les chemins de fer (AGC). Dans le même esprit, un Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné est en cours d'élaboration (AGTC). De nombreux Accords ont pu être obtenus dans les domaines liés à la réglementation des transports internationaux et à l'harmonisation technique (transports des matières dangereuses, normes anti-pollution, etc.).

La CEE a travaillé dans ce contexte en s'efforçant de développer des accords de coopération facilitant les liaisons Est-Ouest. Des accords d'association ont été signés avec la Pologne, le Hongrie et la Tchécoslovaquie. Compte tenu des progrès accomplis par ces pays pour restructurer et rénover leurs systèmes de transports conformément aux principes du marché, la Communauté met en oeuvre une libéralisation progressive des services de transports avec ces pays. Des accords analogues sont en négociation avec la Bulgarie et la Roumanie. La coopération s'étendra à la mise au point de nouveaux itinéraires de transit reliant la Grèce aux autres pays de la Communauté.

La coopération dans le domaine de la rénovation des infrastructures est également prise en compte dans ces accords. Elle cherche à promouvoir la compatibilité, l'interconnexion et l'interopérabilité de l'ensemble des systèmes de transports européens.

Dans le même esprit, le CEMT a oeuvré en faveur d'une rénovation des systèmes de transport Est-Ouest. Elle a accueilli récemment plusieurs nouveaux membres d'Europe Centrale et de l'Est.

Ces accords et les initiatives qui devront bien sûr être actualisés en fonction de l'évolution de la demande et de la situation politique constituent d'ores et déjà un cadre de référence à prendre en compte lors de l'évaluation des programmes de rénovation.

L'adoption des schémas directeurs dont il a été question ci-dessus viendra ensuite confirmer ces objectifs fondamentaux.

2.2. Comment concilier le court terme et le long terme ?

La transition est d'une brutalité telle qu'il est souvent difficile d'élaborer des scénarios à moyen et long terme. Il faudrait pour cela être en mesure de définir une situation de référence et des paramètres d'évolution. La situation antérieure à 1989 ne constitue pas une base de départ pertinente, compte tenu des mutations et des chutes d'activité observées depuis.

A quel moment la récession va-t-elle cesser et quel sera ensuite le rythme de croissance de l'économie ? On parle de taux de 4 à 6 pour cent contre 2.5 pour cent pour la CEE, mais ces évaluations sont-elles fiables ? Il n'y a pas de réponse définitive à ces questions.

La seule méthode pertinente consiste à construire des scénarios d'évolution à moyen et long terme par comparaison avec les modèles connus de développement économique expérimentés en Europe occidentale et dans certains pays nouvellement industrialisés.

Mais encore faut-il ne pas concevoir une rénovation des systèmes de transports qui s'inspirerait des modèles et des techniques en vigueur dans les années 60.

La transition ne sera pas une simple transposition de la croissance de l'Europe occidentale d'après-guerre. Sera-t-il possible d'éviter les erreurs passées en court-circuitant certaines étapes du développement des systèmes de transport ? Là se trouve sans doute l'un des principaux enjeux de cette expérience originale et, par la même, l'une des questions-clés à résoudre dans le cadre d'un exercice d'évaluation d'un programme de rénovation.

A cet égard, les enjeux liés à la protection de l'environnement, à la sécurité et à la maîtrise des capacités constituent des éléments primordiaux à intégrer dans les procédures d'évaluation.

Contrairement à certains pays "neufs", les pays d'Europe Centrale et Orientale ne partent pas de rien. Le patrimoine en matière d'infrastructures est considérable, même s'il a été très mal géré pendant un demi-siècle.

Dès lors, la rénovation doit être à la fois sélective et ambitieuse pour satisfaire les exigences du court terme, valoriser le patrimoine existant et ne pas hypothéquer l'avenir.

Cela implique, me semble-t-il, sur le plan technique une référence explicite aux normes techniques en vigueur au sein de la CEE et une transposition des Directives communautaires dans le domaine de l'environnement (et peut-être également, si possible, dans le domaine des marchés publics). Cette question fait actuellement l'objet de débats au sein des instances internationales.

L'adoption de normes de qualité sévères fondées sur les technologies disponibles offrant le meilleur rapport qualité/prix est souhaitable, y compris pour les travaux de rénovation les plus urgents. C'est sans doute une condition nécessaire mais non suffisante pour tenter de résoudre ce conflit entre préoccupations à court terme et stratégie à moyen et long termes. Encore faut-il que les moyens correspondants puissent être dégagés rapidement.

2.3. Comment hiérarchiser les projets ?

En fait, une fois admis cette exigence de qualité, la question essentielle posée à l'évaluateur réside dans la hiérarchisation et la mise en phase des projets de rénovation.

Une évaluation strictement financière en termes d'efficacité et de rentabilité conduirait à calculer suivant les méthodes classiques les taux de rendement interne de chacun des projets de rénovation pour ensuite les classer par ordre décroissant.

Les évaluations économiques et financières réalisées récemment sur des projets de rénovation des systèmes ferroviaires en Pologne et des réseaux routiers en Hongrie ont fait apparaître des taux de rentabilité économique élevés, de l'ordre de 20 à 60 pour cent. Ils sont en général bien supérieurs à ceux calculés pour les infrastructures nouvelles.

L'ampleur des besoins est telle que le nombre des projets rentables du point de vue économique et social, selon les normes du calcul économique pour la collectivité, dépasse très largement les moyens financiers et techniques disponibles.

Les objectifs généraux définis ci-dessus doivent constituer des critères d'éligibilité servant de base à un premier tri parmi les projets.

Les projets qui ne contribueraient pas à réorganiser l'offre en fonction de la demande nouvelle devraient être écartés. Pratiquement, cela veut dire qu'il n'est pas réaliste de moderniser totalement le réseau ferroviaire, alors que les trafics ont chuté dans des proportions considérables et que cette évolution semble irréversible.

Mais, à l'inverse, suivre la pente d'un développement sans contrôle du transport routier revient à reproduire un schéma déjà bien connu en Europe occidentale, symbolisé par un triptyque : congestion, insécurité, nuisances.

Les projets doivent donc être compatibles avec un développement durable, viable à moyen et à long terme (*sustainable*).

C'est à ce niveau que doit intervenir l'interaction entre étude d'impact sur l'environnement et évaluation socio-économique.

L'internalisation des effets externes positifs et négatifs doit être menée systématiquement, ce qui peut signifier le rejet du monopole des approches

unicritères de type coût-avantages ou coût-efficacité. Ces méthodes sont d'une grande utilité mais conduisent parfois à limiter l'évaluation à la zone "éclairée par le réverbère" ; c'est-à-dire, celle qui correspond au champ d'application des critères d'évaluation monétarisables.

Les méthodes multicritères, malgré leurs imperfections, ont le mérite de laisser le choix de la pondération des critères aux responsables politiques. Mais encore faut-il que l'on puisse identifier clairement des décideurs ?

Là réside l'un des problèmes essentiels à l'heure actuelle en Europe Centrale et de l'Est. Qui dit hiérarchisation des projets signifie choix, existence d'un "décideur", d'un "promoteur" clairement identifié.

Les incertitudes politiques actuelles, dans un contexte marqué par un *patchwork* de nationalités, de traditions, de langues, etc. compliquent les processus.

La partition tchécoslovaque constitue une illustration récente de ces difficultés qui entraînent des retards importants dans la mise en oeuvre de projets de rénovation routiers et ferroviaires.

Ce processus d'évaluation nécessite enfin la mise sur pied, lorsqu'elles n'existent pas déjà, de structures techniques de recueil d'informations statistiques et d'aide à la décision.

Le rapport de la Banque Mondiale sur la rénovation des réseaux routiers insiste sur l'urgence de disposer d'informations techniques et économiques fiables et homogènes. Il propose notamment la généralisation de structures de management routier (*Highway Management System* = HMS) et de bases de données routières.

Les bases d'informations existantes sont incomplètes. Elles ne permettent pas d'élaborer des stratégies cohérentes fondées sur des tableaux de bord fiables.

Par exemple, il n'existe actuellement aucun suivi sérieux de l'évolution des charges à l'essieu des véhicules routiers, alors que l'on connaît la relation directe, mécanique, entre l'augmentation du tonnage à l'essieu et la dégradation du réseau routier.

Cet exemple routier peut être généralisé aux autres modes de transport.

Ces outils se sont révélés à l'usage dans beaucoup d'autres pays comme des éléments essentiels pour l'évaluation des programmes de rénovation.

3. LE FINANCEMENT DES PROGRAMMES DE RÉNOVATION

3.1. Problématique générale

Il s'agit là du noeud du problème. Le fossé existant entre le volume des moyens financiers nécessaires à la rénovation des infrastructures et des systèmes de transport comparé avec les budgets disponibles actuellement est impressionnant.

Dans le domaine routier, pour résorber le retard accumulé en matière d'entretien "de base" sur les axes principaux dans un délai de dix ans, il faudrait accroître les budgets d'un tiers en Bulgarie, de 50 pour cent en Tchécoslovaquie, de 100 pour cent en Hongrie et de plus de 300 pour cent en Roumanie.

Cet effort financier, qui varie de 1.4 pour cent du PIB en Bulgarie à 4.7 pour cent en Hongrie, est d'autant plus difficile à supporter pour ces pays que, dans le même temps, ils traversent une récession sévère et qu'ils supportent la charge d'un endettement extérieur souvent excessif. Des chiffrages comparables peuvent être établis pour les autres modes de transport, ce qui rend impossible un financement par le seul budget des collectivités publiques en l'état actuel des choses.

Certaines évaluations, telle celle établie par le Ministère des Transports hongrois, chiffrent la rénovation de l'ensemble des réseaux d'infrastructures et de télécommunications à 1 000 milliards de forints, soit un tiers du PIB hongrois en 1991.

3.2. Possibilités et limites du recours au financement privé

Pour autant, faut-il envisager le recours à des financements privés ? Différentes techniques sont envisageables.

La plus classique est la concession. Les pouvoirs publics centraux ou locaux confient à une société concessionnaire privée (nationale ou internationale) le financement, la construction et l'exploitation d'un projet déterminé pour une

période limitée, mais généralement assez longue (25 à 60 ans). Cela implique l'instauration d'un péage afin de générer un *cash-flow* susceptible de permettre au concessionnaire de financer les emprunts nécessaires à couvrir l'investissement, les charges d'exploitation et la rémunération de ses actionnaires.

Cette technique, souvent désignée sous le nom de BOT (*Build-Operate-Transfer*) est bien adaptée et a fait ses preuves pour la construction de nouvelles autoroutes à péage.

Il existe différentes variantes de cette technique de base :

BOT (*Build, Own and Transfer*) = Construire, Posséder et Transférer
BOOT (*Build, Own, Operate and Transfer*) = Construire, Posséder, Exploiter et Transférer
BOO (*Build, Own and Operate*) = Construire, Posséder et Exploiter
BOOST (*Build, Own, Operate, Subsidise and Transfer*) = Construire, Posséder, Exploiter, Subventionner et Transférer
BLT (*Build, Lease and Transfer*) = Construire, Louer et Transférer.

Dans tous les cas, il s'agit d'une concession.

En Europe, un tiers du réseau d'autoroutes existant, soit de l'ordre de 15 000 km, est exploité par des sociétés concessionnaires. Ces sociétés peuvent bénéficier d'aides directes ou indirectes des pouvoirs publics : exemptions d'impôts, garanties des emprunts, avances remboursables etc. La plupart des Gouvernements d'Europe Centrale et Orientale ne sont pas en mesure d'apporter de tels soutiens. Les concessionnaires privés doivent donc accepter de prendre à leur charge l'essentiel des risques dans un contexte économique et politique instable.

L'absence de structures de gestion ou de contrôle suffisantes peut conduire à rejeter le système de la concession.

C'est ainsi qu'en Bulgarie, pour l'autoroute transeuropéenne TEM, malgré un taux de rentabilité économique de 18 pour cent, la solution du péage a été écartée pour le moment.

Une étude comparative réalisée par la Banque Mondiale a montré que la concession pouvait entraîner une augmentation du coût total du projet, des retards de mise en oeuvre et une baisse du taux interne de rentabilité. Le coût de perception du péage, qui représente de l'ordre de 10 pour cent de celui-ci, vient de plus grever les frais d'exploitation.

Cependant, ces inconvénients sont mineurs par rapport aux avantages dans la majorité des cas. Les sociétés concessionnaires sont généralement plus efficaces que les structures publiques. Elles mettent en oeuvre des technologies modernes, contrôlent strictement les conditions de réalisation et d'exploitation et assurent une maintenance satisfaisante, à condition que le cahier des charges de la concession soit suffisamment strict.

C'est pourquoi, certaines concessions sont à l'étude en Tchécoslovaquie et en Hongrie. Une loi votée en mai 1991 en Hongrie garantit un traitement égal aux soumissionnaires nationaux et étrangers.

Un groupement d'entreprises italiennes autour du holding IRI et d'un consortium dirigé par TRANSROUTE, vient d'être sélectionné pour la concession de l'autoroute Vienne-Budapest (45 km).

La mise en oeuvre pratique de la technique de la concession ou de techniques similaires est plus difficile dans le cas de programmes de rénovation, de maintenance et d'entretien. Les investissements sont le plus souvent très dispersés et portent sur des infrastructures sans péage qui ont été financées initialement sur fonds budgétaires.

La concession et l'introduction du péage sur des infrastructures existantes ne peut donc se justifier politiquement et économiquement que pour des rénovations bien localisées, d'une certaine ampleur et apportant à l'usager un avantage indiscutable.

Dans certains cas, des solutions de type "crédit-bail" peuvent constituer une alternative. Elles semblent bien adaptées au financement de renouvellements de flottes aériennes ou de certains matériels ferroviaires roulants.

Lorsqu'il s'agit de travaux de maintenance ou d'entretien routier, la maîtrise publique d'ouvrage semble rester la solution la mieux adaptée. Mais alors, comment financer ces investissements ?

3.3. Vers la création de fonds spécifiques

La création de fonds spécifiques, type "Fonds Routier", paraît être une solution acceptable à condition que leur fonctionnement soit transparent.

Cela implique la remise en cause du principe classique de non-affectation budgétaire. La création de budgets annexes peut être envisagée ou mieux encore de régies ou d'établissements publics spécialisés.

La Hongrie a acquis une certaine expérience en la matière avec la création d'un Fonds des Routes qui fonctionne depuis 1985. Il est principalement alimenté par une taxe spéciale sur les carburants. L'absence de système d'indexation fait que les ressources collectées avec ce Fonds sont vite devenues insuffisantes pour couvrir le montant minimal des dépenses d'entretien. Selon A. Timár, ce Fonds a collecté 11.5 milliards de forints en 1991 (110 millions d'écus) alors que le montant minimal des dépenses pour l'entretien des routes s'élève à 17 milliards de forints (170 millions d'écus).

Ce fonds est en cours de rénovation. Tirant les leçons du passé, les hongrois s'efforcent de mieux planifier les programmes de rénovation et d'accroître les contributions directes des usagers.

La mise en place de tels fonds peut constituer une solution efficace, si certaines conditions minimales sont réunies :

- Disposer de ressources suffisantes et indexées.
- Ces ressources proviennent pour l'essentiel des utilisateurs directs ou potentiels des infrastructures à rénover. Dans le cas de dégâts causés à l'environnement, il faut appliquer le principe pollueur-payeur.
- La gestion du Fonds est autonome vis-à-vis des procédures budgétaires classiques et s'inscrit dans une programmation pluriannuelle.
- Une certaine stabilité des ressources étant acquise, des emprunts, si possible garantis, sont effectués afin d'engager dans les meilleurs délais un programme de rénovation.

Garanties et stabilité des ressources sont évidemment liées. Il est donc préférable de répartir les risques en diversifiant les ressources. Dans le cas du Fonds Routier, la taxe sur les carburants pourrait être complétée par diverses taxes spécifiques et contributions payées non seulement par les usagers nationaux mais également par les étrangers.

Pour le contrôle aérien, les droits de trafic sont payés par les aéronefs à destination ou provenant des pays concernés mais aussi par les aéronefs survolant l'espace aérien.

Pour illustrer ce dernier cas, on peut citer l'exemple du Budget Annexe de la Navigation Aérienne (BANA) mis en place en France en 1985. Jusque là,

l'application du principe de non-affectation avait pour effet de séparer les ressources qui alimentaient le budget général de l'État et les crédits inscrits au budget de l'Aviation Civile. Ces derniers étaient notoirement insuffisants pour financer la modernisation indispensable des installations de contrôle, leur croissance étant strictement encadrée, voire remise en cause à l'occasion des multiples "arbitrages" et "régulations budgétaires" exercés par l'Administration des Finances.

La mise en place du BANA, qui reste toutefois sous contrôle parlementaire, a libéré la gestion du contrôle aérien de ce carcan, facilitant une rénovation indispensable des infrastructures.

Il est envisageable d'aller au-delà de cette procédure de "débudgétisation" en créant des structures spécifiques : établissements publics, sociétés d'économie mixte, etc. Des apports provenant du secteur privé pourraient alors être envisagés. L'analyse détaillée des avantages et inconvénients de ces différentes modalités d'organisation nécessite un examen spécifique.

A ce stade, les problèmes essentiels résident dans la capacité d'emprunt de ces structures et la mise en place des garanties correspondantes.

3.4. Le rôle des banques de développement et des institutions internationales

C'est ici que les institutions internationales et les banques de développement sont susceptibles de jouer un rôle très actif.

Plusieurs initiatives ont d'ores et déjà été prises. Le volume des financements ainsi dégagés reste pourtant insuffisant.

La Communauté Économique Européenne a créé en 1989 le programme PHARE (Pologne-Hongrie -- Aide à la Reconstruction Économique) pour coordonner l'utilisation des aides financières des pays du G24 (CEE, AELE, États-Unis, Canada, Japon, Australie, Nouvelle-Zélande, Turquie).

Destiné à l'origine à la Pologne et à la Hongrie, il a été étendu en 1990 à la Bulgarie, à la Tchécoslovaquie, à la Roumanie et aux États de l'ex-Yougoslavie, puis en 1991 aux Républiques Baltes et à l'Albanie. Les aides à la CEI font l'objet d'un programme séparé.

Les fonds disponibles pour 1992 s'élevaient à environ un milliard d'écus (800 millions d'écus en 1991). Jusqu'à présent, les infrastructures de transport ont

peu profité de PHARE, étant jugées peu prioritaires. Cette position pourrait évoluer, compte tenu du développement des échanges Est-Ouest et de l'urgence d'une rénovation.

La Banque Européenne d'Investissement (BEI) a également développé une activité en Europe Centrale et de l'Est, à l'invitation du Conseil des Communautés Européennes. En novembre 1989, le Conseil des Gouverneurs a autorisé la Banque à accorder des prêts à concurrence d'un milliard d'écus en faveur de projets en Pologne et en Hongrie sur une période de trois ans. Les premiers financements sont intervenus dès l'été 1990. En février 1991, le Conseil des Communautés a demandé à la BEI d'engager les procédures nécessaires pour étendre ces prêts à la Tchécoslovaquie, à la Bulgarie et à la Roumanie. En avril 1991, le Conseil des Gouverneurs a autorisé la Banque à accorder des prêts à concurrence de 700 millions d'écus.

Le Conseil des Communautés apporte une garantie sur le budget de la Communauté pour les prêts de la BEI dans ces pays.

La BEI donne une importance particulière au développement des infrastructures, comme elle l'a fait de longue date en Yougoslavie. C'est ainsi que des prêts ont été accordés pour la rénovation d'ateliers d'entretien ferroviaires en Pologne, dans le secteur des routes et autoroutes en Hongrie et en Tchécoslovaquie, dans le secteur de l'aviation civile en Hongrie et dans les autres pays d'Europe Centrale. La rénovation de l'aéroport de Varsovie et du contrôle aérien en Hongrie et en Pologne viennent de faire l'objet de prêts très récemment.

La BEI propose des prêts aux entreprises du secteur public comme à celles du secteur privé, dans une limite de 50 pour cent du coût total de chaque projet. Cette intervention tend à s'accroître et à se diversifier depuis deux ans.

La Banque Européenne de Reconstruction et de Développement (BERD), établie en mai 1990, intervient effectivement depuis avril 1991. Elle consacre 40 pour cent de ses moyens au financement d'infrastructures. A la différence de la BEI, elle peut également intervenir en tant que banque d'affaires sous la forme, par exemple, de prises de participation dans des entreprises du secteur privé.

La Banque Mondiale (BIRD) vient de créer des départements spécifiques pour l'Europe Centrale et de l'Est. Elle consacre plus de 20 pour cent de ses prêts à cette zone géographique. C'est donc, en termes quantitatifs, l'institution la plus active avec plus de 700 millions de dollars de prêts pour le secteur des transports au cours des dernières années. Elle a concentré ses efforts sur le secteur des routes et le secteur ferroviaire et a donné la priorité aux projets de rénovation des

infrastructures existantes. Sa contribution est donc essentielle pour la mise en oeuvre des rénovations envisagées dans le cadre du présent rapport.

D'autres institutions apportent également des soutiens non négligeables tel le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD).

Il faut enfin citer l'initiative "hexagonale". Cette initiative "quadrangulaire", à l'origine en 1989, a été prise par l'Italie et l'Autriche avec le souci de faciliter les échanges Est-Ouest. S'efforçant d'équilibrer le poids jugé excessif de l'Allemagne en Europe de l'Est, elle a associé successivement la Yougoslavie et la Hongrie puis la Tchécoslovaquie et enfin la Pologne en 1991.

Il n'est pas sans intérêt d'observer que se reconstitue à cette occasion de vieilles solidarités issues de l'appartenance à l'Empire austro-hongrois.

Agissant comme un groupe de pression, elle cherche à attirer des prêts pour financer des projets de rénovation des infrastructures Est-Ouest.

Les bailleurs de fonds ne manquent pas. En fait, comme l'ont déjà souligné à plusieurs reprises ces institutions, on constate paradoxalement une insuffisance du nombre de "bons projets", malgré l'ampleur des besoins.

Les deux obstacles principaux sont :

- le manque de solidité de certains projets soumis à l'examen des banques ;
- la difficulté de résoudre le problème des garanties.

C'est un cercle vicieux. Pour en sortir, le respect des conditions minimales énoncées ci-dessus relatives à la création de fonds spécifiques, ainsi que la rigueur des structures contribuant à l'évaluation technico-économique des programmes, sont des conditions nécessaires.

C'est pourquoi, les différentes institutions ont financé des audits, des études et des actions de formation. Sur la base des informations ainsi recueillies peuvent être réalisées des études de faisabilité de projets cernant les risques et facilitant la hiérarchisation des projets.

Reste le problème des garanties. C'est un peu l'huile qui fait fonctionner les rouages. Des exigences excessives en matière de garanties peuvent gripper tout un programme. Il faut donc leur réserver des moyens suffisants. L'octroi de garanties est souvent plus efficace que le saupoudrage de subventions à l'usage

mal maîtrisé. C'est dans cet esprit que la CEE s'efforce de travailler en créant un Fonds de Garantie pour provisionner les risques assumés par le budget communautaire. Alimenté par une réserve monétaire inscrite tous les ans au budget, le Fonds de Garantie serait d'un montant égal à 10 pour cent des engagements garantis.

Les Chefs d'État et de Gouvernement ont approuvé la création de ce Fonds lors du sommet d'Edimbourg en décembre 1992. Ce modèle pourrait servir d'exemple pour la mise en place d'un Fonds de Garantie des programmes de rénovation d'infrastructures Est-Ouest.

CONCLUSION

La mise en place de structures stables susceptibles de rendre possible un dialogue confiant entre institutions financières et promoteurs publics et privés apparaît donc comme un enjeu essentiel pour la réussite des programmes de rénovation.

Le financement multilatéral constitue en fait un relais qui rend possible la réalisation de programmes de réhabilitation à court et moyen termes garantis par les ressources futures qui seront générées par les utilisateurs ; c'est-à-dire, par les bénéficiaires réels des infrastructures rénovées.

Encore faut-il qu'il existe des promoteurs compétents, ambitieux et efficaces, susceptibles de prendre des initiatives, de supporter les risques et de dépasser la myopie du marché pour préparer l'avenir.

> *"Contrairement à l'apparence, c'est peut-être précisément dans des temps difficiles comme le nôtre que les grands efforts de coordination et de réorganisation doivent être tentés. Dans la vie des peuples comme dans celle des individus, les périodes d'épreuves sont souvent celles qui précèdent et préparent les grands renouveaux."*

Louis de Broglie
Physique et microphysique, p. 349

NOTES

1. Pour la première fois depuis cinq ans, le FMI prévoit toutefois une croissance modeste en Europe de l'Est pour 1993.

2. Cf. la Déclaration sur une "politique paneuropéenne des transports" adoptée le 31 octobre 1991 par les représentants des Gouvernements, des Parlements des États européens et d'Organisations Internationales (CEE, CEE/ONU, CEMT, CEAC, etc.).

3. COMECON = CAEM = Conseil d'Assistance Économique Mutuelle.

4. Ces résultats sont extraits, pour l'essentiel, des premières exploitations de la base COMEXT réalisées par l'INRETS.

5. The World Bank "*Highway Rehabilitation and Maintenance in Central and Eastern Europe: A Survey*", Infrastructure Division, Technical Department, juin 1991.

BIBLIOGRAPHIE

Banque Mondiale (1991) : "*Highway Rehabilitation and Maintenance in Central and Eastern Europe: a survey*", Infrastructure Division, Technical Department, juin.

Banque Mondiale (1990) M. Augenblick, B. Scott-Custer Jr. : "*The Build, Operate and Transfer ("BOT") Approach to Infrastructure Projects in Developing Countries*", Policy, Research and External Affairs, Working Papers, Infrastructure, août.

Banque Mondiale (1992) P. Blackshaw, J. Flora, R. Scurfield : "*Motorways by BOT: Political dogma or Economic Rationality?*". Communication présentée dans le séminaire "Financing Transport Infrastructure" XXth Summer Annual Meeting, PTRC, 14-18 septembre.

Banque Mondiale (1992) I.G. Heggie : "*Institutional Reform of Road Management and Financing*", PTRC Summer Annual Meeting, Université de Manchester, 14-18 septembre.

BRIDIER M., MICHAËLOF S. (1987) : "*Guide Pratique d'Analyse de Projets -- Évaluation et choix des projets d'investissements*", Economica, Paris.

BEI (1991) : "*Les Communications*", septembre.

CCE-DGVII (1992) : "*Le développement futur de la politique commune des transports -- Approche globale sur la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable*", Bruxelles.

CEDRE (1992) : "*Le défi régional de la grande vitesse*", Régions et Europe, SYRUS, Paris.

CEMT (1990) : "*L'avenir des transports européens Est-Ouest*", Actes du Séminaire international, Paris, 6-7 décembre.

European Bankers Round Table (1991) : "*Private Financing of Major Infrastructure Projects*".

FEDUCI (1991) : "*Financement privé d'ouvrages publics à l'horizon 1993*". Actes du Colloque de Paris des 26 et 27 mars 1990, Forum Européen de la Communication, Paris.

GÉRARDIN B. (1989) : "*Investissements publics et privés dans le transport : possibilités et coûts*", Rapport introductif de la 81ème Table Ronde, CEMT, "Investisements publics et privés dans le secteur des transports", 11-12 mai 1989, Paris.

GÉRARDIN B., VIEGAS J. (1992) : "*European Transport Infrastructure and Networks: Current Policies and Trends*", Conférence NECTAR, Amsterdam, 18-20 mars.

GÉRARDIN B. (1992) : "*Les instruments potentiels d'harmonisation fiscale : operationnalité et efficacité*", Séminaire ESTI, "L'harmonisation fiscale des transports terrestres de la CEE -- objectifs, problèmes, perspectives", Bruxelles, 19-20 novembre.

PELTRAM M. (1992) : "*Possible long term scenario for assimilating of the Transport system of the Czech Republic and the Slovak Republic with the European Transport System*", novembre.

PETREANU D. (1992) : "*Le Transport Routier en Roumanie -- Prévisions, Projets d'Avenir, Évolution. Restructuration ou Révolution*", novembre.

INRETS/CEMT (1991) C. Reynaud : "*Quelle Prospective de Transport pour l'Ouverture à l'Est ?*", novembre.

INRETS/DEST (1992) : "*Quelles politiques de transport pour accompagner la transition ?*", Paradigme, Caen.

Ruppert L. (1992) : "*Impact of the Economic Transition on the Transportation in Hungary and Long-term Prognosis*", Colloque de Barbizon, 25-27 novembre.

Table Ronde des Industriels Européens (1991) : "*Les Réseaux manquants, un défi pour l'Europe -- propositions pour le renouvellement des infrastructures en Europe*", Turin.

Timár A. (1992) : "*Un objectif de défi de la transition : Améliorer le réseau routier de l'Europe Centrale et Orientale et le relier à l'Occident*", dans "Quelles Politiques de Transport pour Accompagner la Transition", Paradigme, Caen.

Yates C. (1992) : "*Private Sector Finance for Roads in Europe*", PTRC Summer Annual Meeting, University of Manchester, 14-18 septembre.

POLOGNE

Wojciech SUCHORZEWSKI

Université de Technologie de Varsovie
Varsovie
Pologne

SOMMAIRE

INTRODUCTION 73

1. SITUATION ACTUELLE 73

1.1. La demande de transport, reflet de la politique économique . . 73
1.2. Transport ferroviaire 74
1.3. Transport routier 75
1.4. Transport par eau 77
1.5. Transport aérien 78
1.6. Transport par oléoducs 78
1.7. Transport intermodal et transport combiné 78
1.8. Transport urbain 79
1.9. L'état actuel des transports, héritage de l'ancien régime politique 81

2. TENDANCES D'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT ET NOUVELLES ORIENTATIONS 82

2.1. Les réformes économiques et leur influence sur le secteur des transports 82
2.2. Tendances d'évolution et prévisions de la demande de transport 83
2.3. Conséquences pour la politique des transports 87

3. RÉNOVATION ET DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT 88

3.1. Observations liminaires 88
3.2. Politique d'investissement dans les transports 90

3.3. Politique des transports en Pologne 91
3.4. Autres pays 94
3.5. Programmes et projets bilatéraux et multilatéraux 96
3.6. Financement 97

4. CONCLUSIONS 98

NOTES 102

RÉFÉRENCES 105

FIGURES 110

Varsovie, octobre 1992

INTRODUCTION

Ce rapport brosse tout d'abord brièvement la situation actuelle des systèmes et des infrastructures de transport dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) et tente de déterminer les causes de cette situation. Dans une deuxième partie, il expose les tendances d'évolution de la demande de transport. Une troisième partie s'intéresse à la politique suivie en matière de transport et au programme de modernisation et de développement de l'infrastructure.

La démarche adoptée est une démarche qualitative orientée sur les problèmes. Les données quantitatives ne sont utilisées que pour étayer un certain nombre d'affirmations et de conclusions. Bien que les problèmes soient présentés la plupart du temps à travers l'exemple de la Pologne, les observations peuvent s'appliquer à la Tchécoslovaquie[1] et à la Hongrie ainsi que, dans une moindre mesure, aux Républiques Baltes (Estonie, Lituanie et Lettonie). Dans les autres anciennes républiques de l'ex-URSS, la situation est tellement différente qu'il convient de l'étudier séparément.

Les opinions et les vues exprimées dans ce rapport n'engagent que l'auteur.

1. SITUATION ACTUELLE

1.1. La demande de transport, reflet de la politique économique

La situation des transports dans les PECO doit être examinée dans le cadre plus large de l'héritage politique et économique de l'ancien système. L'héritage du socialisme et de la planification centralisée, commun à l'ensemble de ces pays, comprend notamment une faible productivité et une qualité médiocre des biens et des services, une très forte consommation d'énergie par unité de PIB[2], une intégration minime dans l'économie mondiale, un retard technologique et, surtout, l'absence d'intérêt pour les questions d'environnement.

La demande de transport est tributaire de la politique économique et de la politique d'aménagement du territoire. En 1945, la plupart des pays du CAEM[3] étaient essentiellement ruraux. L'urbanisation[4] et l'industrialisation rapides, la nationalisation des moyens de production, la collectivisation des fermes, le "surdéveloppement" de l'industrie lourde et des secteurs énergétiques au détriment des services et des biens de consommation, la concentration et la spécialisation excessives de la production liées à l'échec général de la planification centralisée, le manque d'efficacité des systèmes de gestion et de distribution ainsi que l'inexistence des mécanismes du marché ont engendré une très forte demande de transport de marchandises[5] concernant principalement les matières premières en vrac, les produits de l'industrie lourde et les produits agricoles. Le transport international de marchandises s'opérait principalement entre les pays du CAEM et le trafic international de voyageurs était freiné par les réglementations.

Dans les PECO, la politique des transports était déterminée dans une très large mesure par la structure de la demande que l'on a succinctement définie plus haut. De surcroît, elle était influencée par des caractéristiques pathologiques de la planification et de la prise de décision tant dans le secteur du transport pris globalement que dans ses sous-secteurs. Les brèves descriptions ci-après des différents secteurs des transports contribueront à mieux comprendre la situation.

1.2. Transport ferroviaire

Dans tous les PECO, les chemins de fer dominent le secteur des transports. En Pologne, ils ont atteint leur point culminant en 1980 avec 68 pour cent des tonnes-kilomètres et 47 pour cent des voyageurs-kilomètres. La densité du réseau (7.7 km/100 km^2) et son taux d'électrification sont parmi les plus élevés au monde. A la fin de 1991, près de 47 pour cent de l'ensemble des lignes ferroviaires étaient électrifiées en courant continu 3 000 V.

Les principaux problèmes liés aux chemins de fer sont les suivants :

- L'état technique des voies : sur le réseau principal (14 100 km), 25 pour cent de la longueur des voies sont considérées dans un état technique insuffisant.
- Le système de gestion du trafic est techniquement dépassé : seulement 9 pour cent des lignes sont équipées de cantonnements automatiques (système de gestion centralisée du trafic) et 41 pour cent de mécanismes électriques de commande d'aiguille.
- Le système de communication est obsolète et sous-développé.

- La qualité du matériel roulant (locomotives, voitures et wagons) est médiocre.
- L'exploitation est peu efficace.

La qualité du service et l'efficience économique sont donc très faibles. D'une façon générale, le chemin de fer n'est pas compétitif sur le plan de la vitesse[6] et de la commodité.

La situation est analogue, voire pire, dans les autres PECO. Le transport international souffre énormément de la grande lenteur des procédures au passage des frontières. La différence d'écartement des voies entre les Républiques de l'ancienne Union Soviétique et le reste de l'Europe ajoute aux difficultés.

1.3. Transport routier

Dans les années 40 et 50, le transport routier était considéré d'une importance secondaire et la motorisation privée était jugée indésirable. Progressivement, la politique des pouvoirs publics a évolué en réponse à la demande croissante de la population. Étant donné que la demande excédait considérablement l'offre aux prix officiels, des systèmes d'attribution ont été mis en place pour rationner les automobiles destinées au marché intérieur. Parallèlement, un marché libre de voitures d'occasion s'est mis en place.

Malgré le niveau de revenu relativement bas de la population, le parc de voitures privées a augmenté rapidement et le taux de motorisation par unité de PIB par tête dépasse de beaucoup celui de pays plus développés. C'est là un phénomène difficile à expliquer, surtout si l'on tient compte du revenu disponible.

Pour ce qui concerne la motorisation dans les PECO, les caractéristiques qui retiennent le plus l'attention sont les suivantes :

- On note de très grandes différences dans le taux de motorisation de pays à niveaux de revenu similaires ; ainsi, dans l'ex-URSS, le taux de motorisation était 2 à 3 fois plus bas que dans les autres PECO.
- Les automobiles, les poids lourds, les autobus et les autocars étaient essentiellement fabriqués dans les pays du CAEM ; ces véhicules étaient très polluants et avaient une consommation élevée.
- Le kilométrage annuel moyen était beaucoup plus bas que dans les pays de l'OCDE.

-- Dans les grandes villes, la motorisation augmentait beaucoup plus vite que dans les petites villes et qu'en milieu rural ; ainsi, le taux de motorisation dans les principales agglomérations est beaucoup plus élevé que dans la moyenne du pays[7].

Dans un certain nombre de pays, le transport de marchandises par route était limité par les réglementations qui restreignaient l'utilisation du transport routier aux courtes distances (100 km, par exemple).

Bien que la densité du réseau routier interurbain ne soit pas beaucoup plus faible dans la plupart des PECO que dans les pays à revenu élevé[8], ce réseau présente plusieurs carences :

-- Les autoroutes et les grandes routes ne représentent qu'une part très minime du réseau ; l'accès à la plupart des routes, y compris les grands axes internationaux, n'est pas contrôlé et on y trouve un trafic hybride comprenant un trafic motorisé à longue et courte distance et un trafic lent (tracteurs, charrettes tirées par des chevaux, bicyclettes, piétons).
-- La qualité de nombreux tronçons de grandes routes est plus basse que dans les pays d'Europe occidentale. Cette différence de qualité concerne le profil géométrique, la qualité de roulement et la capacité de charge de la chaussée[9], l'absence ou la médiocrité des installations au service des usagers de la route, etc.
-- De nombreux tronçons de grandes routes traversent des zones habitées, voire le centre des villes.
-- Le trafic international souffre de la mauvaise qualité d'une grande partie du réseau routier, mais aussi du nombre et de la capacité insuffisants des points frontières.

La mauvaise qualité du réseau s'accompagne d'une situation catastrophique en matière de sécurité routière. Dans des PECO comme les Républiques tchèque et slovaque, la Hongrie et la Pologne, les taux d'accidents par millier de voitures immatriculées sont 3 à 5 fois plus élevés qu'en Europe occidentale [8]. De plus, en Pologne, la gravité des accidents (exprimée par le rapport entre le nombre de morts et le nombre de blessés) est la plus élevée d'Europe[10].

1.4. Transport par eau

Transport maritime et ports

Pendant des décennies, le transport maritime a joué un rôle important dans les PECO pour assurer le transport international de marchandises. La structure de la production, dominée par l'industrie lourde, nécessitait des ports et une flotte conçus pour des marchandises encombrantes. En général, la plupart des équipements, des installations et des infrastructures portuaires étaient conçus principalement pour ce type de marchandises. Les capacités de traitement des marchandises générales et des conteneurs étaient très limitées. Le principal handicap du transport maritime est à l'instar des autres modes de transport ; il souffre d'une logistique de piètre qualité. Bien souvent, les liaisons avec le transport terrestre sont inadaptées.

En général, dans l'ancien régime, le transport maritime était privilégié ; depuis le début des réformes économiques, cependant, il recule à cause de la concurrence du chemin de fer et, surtout, de la route[11].

Transport fluvial

Dans la plupart des PECO, le transport fluvial joue un rôle marginal, sauf dans l'ex-URSS et, à un moindre degré, dans le couloir qui longe le Danube. Ce fleuve a vu son importance croître depuis l'établissement de la liaison avec le Main.

La Pologne peut être considérée comme un cas spécial parce qu'en dépit de son relief généralement plan, un réseau de rivières denses et un fort volume de marchandises encombrantes transportées, les voies fluviales n'assuraient que 0.3 pour cent de l'ensemble du trafic (tonnes-km) en 1990. Bien que la longueur des voies officiellement navigables atteint 4 000 km, 1700 km seulement sont régulièrement utilisés. Cette situation s'explique par les raisons suivantes :

- Les principales activités économiques susceptibles de faire appel au transport par eau sont implantées le long des lignes ferroviaires plutôt que des voies d'eau.
- Les conditions naturelles ne sont pas très favorables au transport par eau ; la Pologne fait partie des pays dont le régime d'eau est déficitaire et la plupart des voies d'eau ne sont pas navigables pendant les mois d'hiver à cause des conditions climatiques.
- Seule une petite partie des rivières a été canalisée et la faible profondeur de la plupart des voies d'eau constitue un obstacle majeur.

1.5. Transport aérien

Compte tenu du faible niveau de revenu dans les PECO, on ne s'étonnera pas que le transport aérien soit beaucoup moins utilisé qu'en Europe occidentale. L'ex-URSS représente une exception à cet égard avec un nombre total de voyageurs-kilomètres parcourus en 1990 presque égal au total cumulé de la France de l'Espagne, des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'Italie.

Le nombre d'aéroports (nationaux et internationaux) est suffisant, voire excédentaire, dans quelques pays[12]. Les aéroports et les systèmes de gestion du trafic aérien sont cependant obsolètes et doivent être modernisés. Tout récemment encore, les flottes aériennes des PECO étaient composées, à quelques rares exceptions près, d'avions de construction soviétique qui avaient une consommation élevée et qui engendraient une pollution inacceptable dans l'espace aérien de l'Europe occidentale et des États-Unis.

1.6. Transport par oléoducs

Les réseaux d'oléoducs ont été construits dans les PECO principalement pour acheminer le pétrole brut importé de l'ex-URSS. En général, les oléoducs assurent 1 à 3 pour cent du volume total de transport.

1.7. Transport intermodal et transport combiné

Contrairement à ce que l'on aurait pu attendre de pays à planification centralisée, le transport de marchandises n'était pas organisé comme une chaîne de services. L'usager était responsable des opérations de chargement et de déchargement et, lorsque le transport faisait intervenir plusieurs modes, il devait contacter séparément chaque transporteur. L'organisation et la technique des transports imposaient souvent le transbordement du contenu (produits liquides, par exemple) d'un mode à un autre.

Chaque mode était organisé en un monopole public avec une intégration verticale extrême. Même les compagnies de transport routier étaient énormes. En Pologne, les effectifs de la compagnie PKS dépassaient 100 000 personnes. Pour les entreprises, la seule option permettant d'éviter la dictature des grandes compagnies de transport monopolistique consistait à acheter et à exploiter sa

propre flotte de véhicules. Cependant, ces entreprises n'avaient généralement pas le droit de procéder à des transports pour le compte de tiers.

Dans ces conditions, le transport combiné n'était pas très développé. On utilisait des conteneurs, mais il n'y avait pas assez de terminaux pourvus d'équipements de manutention efficaces. Il n'existait que très peu de liaisons régulières de transport combiné. En général, le potentiel du réseau ferroviaire relativement dense ne servait pas au transport combiné.

1.8. Transport urbain

Dans tous les pays socialistes, la politique des transports urbains était concentrée sur les transports publics. Les tarifs étaient maintenus à un niveau bas et les transports urbains étaient fortement subventionnés. Les investissements productifs, y compris l'achat des véhicules, étaient financés sur le budget central qui couvrait aussi, bien souvent, les dépenses d'exploitation. La priorité était donnée aux trains de banlieue puisque la production était considérée comme l'objectif principal. En général, toutes les villes étaient desservies par de vastes systèmes de transport en commun multimodaux. Si la qualité du service n'était pas très élevée, la densité des réseaux et les fréquences de passage des véhicules étaient généralement bonnes. Cette politique des transports, combinée à un faible taux de motorisation individuelle, signifiait clairement qu'une très forte proportion des déplacements mécanisés (85 à 95 pour cent) se sont effectués pendant longtemps au moyen des transports publics.

Compte tenu de ce que tous les PECO, à l'exception de l'ex-URSS et de la Roumanie, devaient importer leur pétrole, la politique mise en oeuvre visait à promouvoir les moyens de transport électriques comme le tramway et le métro et, dans une certaine mesure, les trolleybus. Beaucoup de villes se sont efforcées de développer des transports ferroviaires urbains et suburbains et de construire notamment des réseaux de transport souterrains (métro). Ainsi, plusieurs grandes villes de l'ex-URSS et presque toutes les capitales des PECO (Budapest, Bucarest, Prague, Sofia, Varsovie) se sont dotées de réseaux métropolitains entièrement neufs. Bien souvent, comme à Varsovie, la décision de se lancer dans des constructions coûteuses était prise dans les périodes de difficulté économique croissante sans procéder à un examen approfondi des autres options envisageables. Théoriquement, le développement des transports urbains était planifié en tenant compte des plans d'urbanisation. Dans la pratique, les plans n'étaient mis en oeuvre que partiellement. Varsovie en est un bon exemple.

Comme dans beaucoup de villes polonaises, la planification des transports urbains a débuté à Varsovie au début des années 1960. Les méthodes de planification étaient similaires à celles utilisées dans les pays développés, à ceci près que les études économiques et financières étaient négligées ou qu'elles reposaient sur des bases erronées et que les contraintes budgétaires n'étaient pas du tout prises en compte. On ne s'étonnera pas, dans ces conditions, de constater que la mise en oeuvre de ces plans laissait beaucoup à désirer. Le plan de développement des transports urbains à Varsovie, défini en 1965, en apporte la démonstration.

Investissement planifié	Plan pour 1985	Existant en 1985
Première ligne de métro	20 km	Démarrage de la construction
Deuxième ligne de métro	Probablement	Études préliminaires
Premier périphérique	20 km	15 km
Deuxième périphérique	35 km	5 km
Nouveaux ponts sur la Vistule	3-4	2
Tramway	Début de la suppression	Développement limité

Un plan plus récent, élaboré en 1978, prévoyait qu'en 1990, Varsovie aurait sa première ligne de métro, deux périphériques et bien d'autres choses encore. Rien de tout cela n'existe.

On retrouve une situation analogue dans beaucoup d'autres villes des PECO. La réalisation des plans était non seulement beaucoup plus lente que prévue, mais elle se caractérisait en outre par une très grande inefficacité. Trop de projets étaient lancés, puis réalisés à un rythme lent avec des pertes économiques manifestes dues au gel des ressources. Tout le budget des transports était absorbé par les investissements lourds. Par conséquent, l'entretien des chaussées, des ponts et des voies de tramway était négligé. Parallèlement, on ne s'intéressait guère à la gestion du trafic. La priorité des transports publics et les mesures de limitation du trafic, comme la tarification du stationnement, étaient rarement utilisées.

Des plans irréalistes et les politiques des transports qui leur ont été associées ont conduit à la situation suivante :

- Il n'y avait pas de coordination entre le développement de l'urbanisme et celui des transports.
- Les terrains de grande valeur étaient réservés pour de futures installations de transport qui avaient très peu de chances de voir le jour.
- Le trop grand nombre de projets a provoqué le saupoudrage des ressources et a absorbé les fonds requis pour l'entretien et l'exploitation.

Cependant, la conséquence la plus importante a été qu'en voulant adopter des solutions radicales et de niveau technique élevé (mais très coûteuses) comme les réseaux express, on a renoncé à des solutions moins spectaculaires et moins radicales, mais plus pratiques, plus faciles à mettre en oeuvre et plus rationnelles du point de vue économique. Dans plusieurs villes comme à Varsovie, par exemple, le choix du métro a conduit à négliger les réseaux existants de tramways et de bus qui auraient pu être améliorés à moindres frais.

1.9. L'état actuel des transports, héritage de l'ancien régime politique

L'état actuel des réseaux de transport dans les PECO peut être imputé pour une bonne part à certaines caractéristiques de l'ancien régime politique. Dans les conditions qui prévalaient au cours des dernières 40 à 45 années, le développement et l'exploitation des réseaux de transport étaient déterminés par les pratiques suivantes :

- Les projets d'infrastructure à grande échelle primaient sur l'amélioration, l'entretien et l'exploitation des installations existantes ; on privilégiait l'accroissement du nombre des infrastructures de génie civil plutôt que l'amélioration de la qualité du réseau.
- Les prévisions économiques étaient trop optimistes et on espérait à tort que l'on disposerait pour le plan suivant de beaucoup plus de ressources pour les investissements de capitaux qu'au cours du plan précédent.
- Les coûts de construction et d'exploitation étaient sous-estimés[13] ; cette estimation était aggravée par des prévisions économiques trop optimistes qui conduisaient à un ralentissement de la réalisation des projets, à un gel des ressources financières et à un manque d'efficacité général.
- Les études économiques et financières étaient d'une grande indigence ; les prix étaient administrés (ce qui provoquait des distorsions) et le temps n'était pas pris en compte dans la valeur des capitaux[14].

-- Les autres solutions étaient rejetées arbitrairement ou bien n'étaient même pas examinées ; en fait, dans le cycle typique d'un projet, les études stratégiques étaient directement suivies des études de conception détaillée ; on sautait l'étape intermédiaire des études de faisabilité qui auraient permis d'examiner d'autres solutions et d'affiner les estimations de la demande ainsi que les calculs des coûts d'investissement et d'exploitation.
-- Des critères politiques, comme la recherche d'objectifs à court terme, conduisaient à privilégier les projets spectaculaires ou à négliger les coûts de transport s'il était possible de gagner des devises fortes.
-- Les groupes politiques, professionnels et économiques, principalement l'industrie de la construction, faisaient prévaloir leurs intérêts.

2. TENDANCES D'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT ET NOUVELLES ORIENTATIONS

2.1. Les réformes économiques et leur influence sur le secteur des transports

Si les changements politiques ont été rapides, la restructuration économique promet d'être longue et douloureuse. Il existe de grandes disparités entre les pays que certaines études (document [17], par exemple) classent en trois groupes : les PECO, les Républiques occidentales de l'ex-URSS et les Républiques orientales de l'ex-URSS. Cette subdivision semble pertinente, mais il convient aussi de distinguer les Républiques Baltes (Lituanie, Lettonie et Estonie) des autres Républiques de l'ex-URSS (Biélorussie, Ukraine et Russie).

Nul n'ignore que le Produit Intérieur Brut (PIB) des économies en transition a diminué, mais on pense qu'après une période de stabilisation, il devrait recommencer à augmenter. Selon des prévisions effectuées il y a quelques temps déjà, la Tchécoslovaquie et la Hongrie avaient pris de l'avance sur la Pologne dans la lutte contre la récession. Quelques analyses très récentes aboutissent à des conclusions différentes. Certains indices donnent à penser que la Pologne a passé le point critique[15] alors que les Républiques tchèque et slovaque ainsi que la Hongrie vont encore connaître une réduction de leur PIB parce qu'elles ont opté pour des réformes économiques moins radicales. Dans ces quatre pays, une progression lente du PIB par habitant se produira probablement entre 1993 et 2000.

Ce taux de croissance a fait l'objet de différentes prévisions et plusieurs scénarios ont été retenus pour prévoir la demande future de transport. La plupart des prévisions concernant l'Europe occidentale annoncent des taux de croissance annuels de 2 à 3 pour cent jusqu'en l'an 2000. Il existe aussi des prévisions plus optimistes qui tablent sur des taux de croissance beaucoup plus rapides[16].

Quoi qu'il en soit, cette projection de croissance économique signifie que d'ici la fin du siècle, l'écart entre le niveau de vie des quatre pays d'Europe centrale (Républiques tchèque et slovaque, Hongrie et Pologne) et celui de l'Europe occidentale n'évoluera pas beaucoup et risque même de s'accroître si l'on retient un scénario plus pessimiste. Les prévisions sont encore plus médiocres pour la Bulgarie et la Roumanie.

Pour les Républiques de l'ex-URSS, c'est l'incertitude qui prédomine et la situation diffère d'un État à l'autre. Les Républiques Baltes (Estonie, Lituanie et Lettonie) semblent évoluer rapidement vers l'économie de marché. Il est beaucoup plus difficile de faire des prévisions sur l'orientation et le rythme des changements politiques et économiques en Russie, en Ukraine et en Biélorussie.

2.2. Tendances d'évolution et prévisions de la demande de transport

Des transformations politiques et économiques induiront un certain nombre de modifications dans le secteur des transports :

-- Évolution du nombre de voyageurs et du volume de transport de marchandises consécutive à l'accroissement du PIB, augmentation du taux de motorisation et évolution des comportements en matière de mobilité.

-- Évolution de la demande de transport caractérisée :

- par une diminution de la demande des industries de biens d'équipement lourds au profit des industries et des services de biens de consommation plus légers ;
- par une baisse de la demande de services de qualité médiocre (en matière de temps de transport, de ponctualité et de fiabilité) au profit de services de qualité supérieure ;
- par une baisse du trafic international entre les anciens pays du CAEM au profit du trafic international entre les PECO et les pays de la CEE/AELE.

On peut déjà constater ces tendances d'évolution. La plus importante conséquence en sera une modification de la répartition modale (avec report d'une partie du trafic du chemin de fer sur le transport routier).

Sur la base de ces hypothèses ou d'hypothèses analogues, des organismes gouvernementaux et des bureaux de consultants privés ont effectué les prévisions tant pour les PECO que pour l'Europe occidentale au cours des trois dernières années [références 1, 3, 4, 5, 7, 9, 13, 14, 16, 18 et 19]. D'une façon générale, il semble que les effets de ces transformations révolutionnaires sur le trafic aient été sous-estimés.

Ainsi, par exemple, l'une des dernières études publiées en 1992 par la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies [4] prévoit pour la Pologne que la demande de voyages internationaux s'établira entre 48 millions de voyageurs (scénario de stagnation économique) et 100 millions de voyageurs (scénario de forte croissance économique) en l'an 2000. Or, en 1990, on a déjà enregistré 79 millions de voyageurs internationaux et, en 1991, ce nombre a continué à augmenter pour atteindre près de 114 millions de voyageurs. Des erreurs du même type ont été notées dans différentes prévisions relatives à la croissance de la motorisation dans les pays d'Europe centrale.

En Pologne, plusieurs prévisions de trafic à long terme ont été établies récemment dans le cadre d'une étude globale de la planification des transports. En 1990, une équipe dirigée par l'auteur de ce rapport a été chargée par la Direction générale des Ponts et Chaussées de Pologne de préparer une "étude sur le réseau d'autoroutes et de grandes routes" [12]. Cette étude, qui a été achevée au mois de mai 1991, donne tout un ensemble de prévisions de trafic sur le réseau routier régional et interrégional pour la période de 1990 à 2020.

L'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) a également établi des prévisions dans le cadre d'une étude consacrée au programme national des transports de la République de Pologne [13].

Trafic routier

Selon une prévision très détaillée [12][17], le parc automobile polonais devrait passer de 5.26 millions de véhicules en 1990 à 10.7 millions en 2010 et à 13.5 millions en 2020. Au cours de la même période, le parc de poids lourds devrait passer respectivement de 1.04 à 1.42 et à 1.66 million de véhicules. Il est également prévu que dans la période de 1990 à 2020, le volume de trafic sur le réseau de routes nationales augmentera à un rythme de 4.5 à 7.5 pour cent par an

en raison de l'effet conjugué de la croissance démographique ainsi que de l'augmentation de la motorisation et de la mobilité.

L'étude japonaise [13] prévoit une croissance de la motorisation encore plus rapide avec 12.5 millions de voitures particulières (300 automobiles pour 1 000 habitants) et 1.9 million de poids lourds à l'horizon 2005. Si l'on part de l'hypothèse de l'accroissement de la mobilité d'environ 20 pour cent, le volume de trafic devrait à peu près tripler entre 1990 et 2005 (ce qui correspond à une croissance d'environ 8 pour cent par an).

Les prévisions les plus récentes [16] donnent une croissance similaire pour le trafic routier (total de véhicules-kilomètres) pour la période de 1992 à 2010 :

-- trafic de voitures particulières : 7.5 à 9.5 pour cent par an,
-- trafic de poids lourds : 3 à 5 pour cent par an.

Transport international de voyageurs

En général, les prévisions du transport international de voyageurs sont moins détaillées que celles du transport de marchandises et elles ne reposent pas sur des modèles et des hypothèses clairs. De surcroît, les données relatives au trafic actuel diffèrent selon les sources.

Avant la réunification de l'Allemagne, plusieurs études prévisionnelles qui traitaient séparément la RFA et la RDA ont été effectuées (Seidenfus [10], Rothengatter et Kowalski [9], Cerwenka et Rommerskirchen [1], par exemple). En 1991, l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a établi des prévisions pour le trafic européen [3]. Cette étude était axée sur le transport ferroviaire (elle examinait également les comportements et les mesures propices aux chemins de fer). Elle contenait cependant aussi quelques données et informations sur le trafic aérien et le transport routier.

Les prévisions réalisées en Pologne [5, 9, 12] s'appuient sur des études étrangères plus anciennes qui ont été mentionnées plus haut et sur les analyses des tendances d'évolution du trafic international passant aux frontières de la Pologne. Au cours de la dernière décennie, le nombre total de voyageurs enregistré au passage des frontières polonaises est tombé de 31.5 millions en 1980 à 19.2 millions en 1985, puis a bondi à 79.3 millions en 1990 et à 113.9 millions en 1991. Cette année-là, 87.4 pour cent de ces voyageurs voyageaient par la route (en autocars ou à bord de véhicules privés). Les chemins de fer n'ont assuré que 10.6 pour cent du trafic de voyageurs.

Il est probable que la croissance se ralentira beaucoup dans les années à venir, mais il est difficile d'apprécier les effets éventuels de changements politiques dans l'ex-URSS. Si le processus de démocratisation se poursuit, il est fort probable que le trafic de voyageurs entre les Républiques de l'ex-URSS et la Pologne augmentera rapidement tout comme le trafic de transit à travers la Pologne à destination des pays d'Europe occidentale.

Transport international de marchandises

Entre 1985 et 1990, le volume de fret international transporté par chemin de fer a chuté de 101.7 millions de tonnes à 79.7 millions de tonnes (dont environ 10 pour cent pour le trafic de transit). Dans le même temps (1986-1990), le volume de marchandises transportées par route est passé de 4.2 à 10.8 millions de tonnes. Le trafic routier a donc connu une croissance extrêmement rapide au cours des dernières années. En 1991, Le nombre de poids lourds ayant franchi les frontières a augmenté de 45 pour cent par rapport à l'année précédente et cette tendance se poursuit en 1992.

Compte tenu des prévisions antérieures et des tendances observées ces dernières années, l'étude [12] prévoit que le trafic international routier passant par les frontières polonaises connaîtra entre 1990 et 2020 une croissance égale à :

-- un quadruplement pour les frontières orientale et occidentale ;
-- un triplement pour les frontières septentrionale et méridionale.

Selon l'étude japonaise [13], les passages de véhicules aux frontières de la Pologne devraient augmenter de 2.2 fois d'ici l'an 2005 par rapport à 1990, la frontière orientale enregistrant la plus forte croissance relative et la frontière occidentale le plus fort nombre absolu de passages.

Dans l'étude récente déjà mentionnée [16], les prévisions de trafic international sont les suivantes (la fourchette correspond au scénario pessimiste et au scénario optimiste) :

Facteurs de croissance pour le trafic routier franchissant les frontières polonaises entre 1990 et 2010

	Frontière orientale	Frontière occidentale	Frontière méridionale
Voitures particulières	2.0 - 18.0	3.0 - 8.0	1.6 - 8.0
Poids lourds	2.0 - 12.0	3.0 - 10.0	2.0 - 8.0

Il est évident que la répartition modale de ce trafic dépendra de la politique des transports mise en oeuvre en Pologne et dans les autres pays. Dans l'hypothèse d'une "stratégie de *statu quo*", la part des voyageurs et des marchandises transportés par chemin de fer continuera de baisser avec, pour corollaire, une augmentation du trafic routier encore plus rapide que celle du nombre total de voyageurs et du volume de marchandises transportés.

On retrouve des prévisions analogues dans un certain nombre d'études occidentales. Selon W. Rothengatter [19], par exemple, une tendance claire se dessine en Europe centrale et orientale dans la répartition modale. La part des chemins de fer, qui fluctue actuellement entre 45 et 60 pour cent, chutera fortement lorsque s'exercera le libre jeu des forces du marché, même si la qualité de l'infrastructure ferroviaire est améliorée.

2.3. Conséquences pour la politique des transports

Sur la base de ces prévisions et d'autres encore, on peut s'attendre au développement suivant de la demande de transport international en Europe centrale et orientale :

- Les échanges entre l'Ouest et l'Est croîtront plus vite qu'entre les PECO.
- D'une part, les flux est-ouest augmenteront plus rapidement que les flux nord-sud, ce qui peut s'expliquer par la répartition géographique de la population et des activités économiques. D'autre part, en raison de la saturation des couloirs nord-sud en Allemagne, une partie des flux nord-sud (entre la Scandinavie et l'Europe du Sud) pourra se dérouter vers les couloirs rail/route de Pologne dont la capacité n'est que partiellement utilisée.

- La transformation de la carte de l'Europe (avec l'éclatement de l'ex-URSS en plusieurs Républiques) a créé une nouvelle demande de liaisons directes entre les Républiques Baltes et les pays de la Communauté Européenne à travers la Pologne[18].
- L'ouverture des frontières de l'ex-URSS peut créer un potentiel entièrement nouveau de liaisons de transport transcontinental entre l'Extrême-Orient et l'Europe occidentale.
- Bien qu'un certain nombre de raisons militent pour un traitement préférentiel du transport ferroviaire, la modification de la structure de la production et de la nature des besoins personnels des voyageurs conduira probablement à accroître l'importance des transports routiers dans le trafic national et international ; en théorie, un faible niveau de revenu par habitant devrait entraîner une baisse de la demande de services de haute qualité pour le transport de voyageurs ; dans la pratique, cependant, les citoyens seront très tentés d'acquérir et d'utiliser une voiture particulière. Certes, les Gouvernements pourraient intervenir pour freiner cette tendance, mais il est très peu probable qu'ils le fassent.

3. RÉNOVATION ET DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

3.1. Observations liminaires

L'augmentation de la demande de transport devra être satisfaite par des réseaux qui ne sont pas bien préparés à ces nouvelles tâches. Ces réseaux de transport des PECO étaient handicapés par une organisation peu efficace, une technologie dépassée et une infrastructure insuffisante et mal entretenue.

Ce rapport n'aborde pas les réformes institutionnelles qu'il faudrait mettre en oeuvre pour répondre à la demande croissante de services de transport de marchandises et de voyageurs plus rapides, de normes de qualité supérieure et d'efficacité économique accrue. L'observation des processus en cours montre que la restructuration de l'industrie du transport est en bonne voie dans quelques pays au moins (Républiques tchèque et slovaque, Hongrie, Pologne et Républiques Baltes). Cette phase de transition en est à différents stades d'avancement suivant les pays et les branches de transport. La privatisation et la suppression des monopoles sont les plus rapides dans les transports routiers et les chemins de fer sont généralement à la traîne.

La suite du rapport s'intéresse principalement à l'infrastructure, mais cet intérêt s'inscrit dans le cadre plus large de la recherche d'une allocation des ressources la plus efficace possible. Étant donné que la demande de capitaux est énorme dans presque tous les secteurs économiques des PECO[19], on comprendra aisément que le problème essentiel consiste à définir judicieusement les priorités.

Pour les Gouvernements, la décision la plus difficile à prendre concerne la répartition des ressources entre :

- les différents moyens de transport concurrents ;
- l'entretien, la rénovation (amélioration) de l'infrastructure existante et les nouveaux investissements ;
- le remplacement et le développement des flottes de véhicules (et de bâtiments maritimes) et de l'infrastructure ;
- l'amélioration et le développement des couloirs de transport internationaux ainsi que des réseaux et des équipements à vocation interne.

Comme on l'a dit plus haut, la politique qui prévalait dans le passé consistait à investir dans l'infrastructure en accordant un traitement préférentiel aux chemins de fer et à certains couloirs. Cette tendance demeure dans la plupart des PECO, mais certains indices témoignent d'une prise de conscience croissante de ce que la poursuite des politiques passées ne permettra pas d'éliminer les carences des réseaux actuels et de répondre aux nouveaux défis du développement.

A côté des choix dont nous avons parlé plus haut, il y en a un qui semble présenter une difficulté particulière. On entend dire généralement que les PECO devraient s'orienter progressivement vers l'adoption des normes internationales (communautaires) en matière de qualité, de technologie, de sécurité et d'environnement. Or, le concept même d'harmonisation est en partie irréaliste. Le coût d'une harmonisation totale est hors de portée de la quasi-totalité des pays examinés. L'expérience de la réunification de l'Allemagne[20] montre clairement qu'aucun des PECO ne sera en mesure d'adopter (et de mettre en oeuvre) rapidement toutes les normes communautaires à cause de leur situation économique présente et à venir. Il faut admettre que nombre de ces normes ne sont pas appropriées aux conditions prévalant dans un pays ou un groupe de pays donné.

D'une façon générale, avec des niveaux de revenu (PIB par habitant) de l'ordre de 2 000 à 7 000 dollars, les PECO ne sont tout simplement pas à même d'atteindre les mêmes niveaux de logement, de santé, de transport, de qualité d'environnement, etc. que les pays à revenu élevé. En théorie, on peut supposer

que les Gouvernements choisiront de s'attaquer en premier à certains secteurs déterminés. Cependant, rien ne permet de penser que le secteur des transports pourrait être l'un d'eux. Par conséquent, il convient de se demander quelles sont les normes qui devraient être prioritaires dans chaque secteur et dans quel délai elles devraient être atteintes. Pour ce faire, il faut tenir compte du coût réel d'atteinte d'un niveau déterminé avec les avantages sociaux économiques qui s'y rattachent.

Malheureusement, les planificateurs en transport, les gestionnaires, les décideurs et, surtout, le grand public prennent rarement en considération la capacité à atteindre certains niveaux. De surcroît, sous la pression de groupes d'intérêt (venant aussi et surtout peut-être des pays développés) comme les producteurs commercialisant des produits de haute technologie, l'industrie de la construction, les organisations professionnelles, etc., on continue à préparer et à promouvoir des plans et des programmes (souvent adoptés par les décideurs) qui ne sont pas réalistes et qui sont souvent contestables parce qu'ils négligent les coûts d'opportunité du capital qui sont particulièrement élevés dans les PECO.

On comprendra mieux ce point lorsqu'on aura présenté les éléments les plus récents de la politique d'investissement suivie dans un certain nombre de pays.

3.2. Politique d'investissement dans les transports

Dans des pays comme la Pologne, les Républiques tchèque et slovaque et la Hongrie, on accorde une priorité élevée aux programmes et aux projets qui visent à améliorer et à développer les réseaux de transport et à les intégrer dans le réseau d'Europe occidentale. Cet objectif est poursuivi notamment :

- en adaptant les grands axes ferroviaires internationaux aux critères de l'Accord Européen des Grands Réseaux Internationaux (AGC) et de l'Accord Européen des Grandes Lignes Internationales de Transport Combiné et d'Installations Associées (AGTC) ;
- en améliorant et en développant les réseaux routiers conformément à l'Accord Européen sur les Grands Axes Internationaux (AGR), y compris le projet d'autoroute transeuropéenne ;
- en développant des installations de transport combiné ;
- en améliorant et en construisant des installations portuaires maritimes spécialisées ;
- en développant les voies fluviales ;

-- en améliorant et en développant les installations de passage de frontières, les réseaux de communication et d'information, etc. ;
-- en améliorant l'infrastructure du transport aérien.

3.3. Politique des transports en Pologne

En Pologne, les priorités définies par le Gouvernement sont les suivantes :

Chemins de fer

La priorité des priorités a été accordée à l'adaptation aux normes AGC et AGTC de 4 900 km de grandes lignes d'importance internationale. Ces lignes comprennent deux lignes est-ouest (E20 et E30), deux lignes nord-sud (E59 et E65) et une liaison transversale Wroclaw-Varsovie-Bialystok qui constitue un tronçon de l'axe international Europe occidentale-Pologne-Républiques Baltes et Saint-Pétersbourg. Ces lignes doivent être adaptées pour permettre les vitesses suivantes : 160 km/h pour les trains de voyageurs et 120 km/h pour les trains de marchandises. Elles doivent être dotées d'équipements de gestion du trafic et de systèmes de communication modernes et les points frontières doivent être modernisés, en particulier aux frontières occidentales et orientales. Des achats de matériel roulant neuf seront effectués.

La modernisation de la ligne E20 est une priorité pour la période de 1992-2005. Son coût a été estimé à environ 2.3 milliards de dollars dont 730 millions seront consacrés à l'infrastructure.

On va examiner le programme extrêmement coûteux de modernisation de 24 grandes gares de triage afin de déterminer l'étendue et l'ordre de grandeur de cet investissement.

Réseau routier

Comme on l'a indiqué plus haut, le transport routier connaît un grand essor et il récupère une part importante du trafic de voyageurs et de marchandises des chemins de fer. Onze grandes routes internationales traversent la Pologne. Elles représentent une longueur totale de 4 555 km dont 3 691 km (81 pour cent) satisfont formellement aux exigences minimales de l'accord AGR. Dans la pratique, ces routes traversent régulièrement des zones habitées, elles franchissent de nombreux passages à niveau et la qualité de la chaussée est généralement médiocre.

La politique officielle du Gouvernement vise à mettre ces deux modes concurrents que sont le chemin de fer et la route dans des conditions d'égalité par le biais de mesures fiscales (l'utilisateur paie la construction et l'entretien de l'infrastructure, par exemple). Dans la pratique, cela revient à accorder une priorité moindre au développement du réseau routier. Néanmoins, des programmes de modernisation et de développement du réseau principal, incluant des projets de construction d'autoroutes (2 500 km) et de grandes routes (3 500 km) ont été préparés. Il faut améliorer 45 000 km de routes nationales et régionales pour permettre la circulation de camions avec des charges de 10 tonnes par essieu.

Trois autoroutes sont jugées prioritaires : l'autoroute A2 (Berlin-Varsovie-Terespol-Moscou), l'autoroute A4 (Berlin et Dresde-Wroclaw-Katowice-Cracovie-Przemysl-Lvov) et l'autoroute A1 (Gdansk-Lodz-Katowice-Gorzyce) qui représentent une longueur totale de 1 640 km. Le coût de construction de ces trois autoroutes est estimé à près de 3 milliards de dollars.

Transport maritime

Bien que les ports polonais disposent d'une capacité excédentaire, ils ne sont pas bien préparés pour les destinations et les types de marchandises actuels et futurs. Les principaux projets d'investissement visent à :

- développer la capacité de manutention de combustibles liquides à Gdansk pour la porter à 32 millions de tonnes/an en 1995 ;
- développer la capacité de traitement de conteneurs, de véhicules ferroviaires et de véhicules routiers ;
- rénover et reconstruire des brise-lames, des quais et des systèmes de gestion de la navigation.

Il existe aussi un besoin urgent d'améliorer radicalement l'accès routier aux principaux ports de Szczecin, de Gdansk et, surtout, de Gdynia.

Transport fluvial

Comme on l'a vu plus haut, le rôle de la navigation fluviale dans le transport de marchandises est minime et en déclin, principalement à cause de la navigabilité médiocre des voies d'eau. Cette situation ne pourra changer qu'en investissant massivement dans le développement de l'infrastructure. Compte tenu des difficultés économiques actuelles, cette possibilité semble exclue, abstraction faite peut-être d'une liaison très intéressante entre Szczecin et Berlin.

Il convient néanmoins de ne pas perdre de vue le potentiel des voies fluviales dans le long terme. Si l'Allemagne développe des liaisons est-ouest vers la frontière polonaise, on pourrait créer des liaisons intéressantes avec les ports de Szczecin, de Silésie et, dans un avenir plus lointain, de Varsovie.

Enfin, il existe toujours le vieux projet de construction de canaux entre l'Elbe, l'Oder et le Danube. Il s'agit cependant d'un projet d'une envergure beaucoup plus grande que celle de la liaison Rhin-Main-Danube qui vient d'être achevée récemment. Il est très peu probable que ce projet puisse être financé dans les deux à trois décennies à venir.

Transport combiné

En Pologne, comme dans de nombreux pays européens, les responsables de la politique des transports considèrent que le transport intermodal faisant intervenir le chemin de fer est un moyen de ralentir et, peut-être même, d'inverser la tendance actuelle d'un report du transport de marchandises par chemin de fer sur la route. Les programmes récents prévoient une croissance rapide du transport combiné d'ici quelques années ; le transport combiné pourrait alors assurer 12 à 15 pour cent du trafic de marchandises, c'est-à-dire un volume de 30 à 40 millions de tonnes. Cela suppose :

- la reconstruction et la modernisation de certaines liaisons afin qu'elles respectent les critères des accords AGC et AGTC ; par conséquent, quatre grandes lignes de chemin de fer (C-E20, C-E30, C-E59 et C-E65 représentant une longueur totale de 2 711 km) seront adaptées aux normes internationales ;
- la construction, d'ici l'an 2000, de 4 à 6 terminaux pour conteneurs sur ces lignes ; la construction d'autres terminaux après l'an 2000 sera fonction du volume du trafic.

Bien qu'il existe de bonnes raisons pour promouvoir le transport combiné, on ne peut pas s'attendre à ce qu'il joue un rôle beaucoup plus important parce que les distances de transport ne sont pas longues en Europe. A cet égard, le trafic est-ouest entre les Républiques de l'ex-URSS et les pays de la Communauté Européenne constitue peut-être une exception[21], mais il ne faut pas oublier qu'il y a une différence d'écartement des voies à la frontière orientale de la Pologne, ce qui impose un transbordement supplémentaire[22], réduit la vitesse et accroît les coûts.

Transport aérien

Le nombre d'aéroports commerciaux implantés en Pologne est plus que suffisant compte tenu du trafic aérien actuel. De plus, il existe un grand nombre d'aérodromes militaires. D'une part, la densité des aéroports commerciaux (par rapport à la population ou à la zone desservie) est plus basse que dans les autres pays européens. D'un autre côté, les volumes de trafic de voyageurs et de marchandises[23], même avec les prévisions les plus optimistes, ne justifient pas les travaux aéroportuaires autres que quelques petits travaux de rénovation pour pouvoir traiter le trafic international dans quelques aéroports [13]. En revanche, des investissements s'imposent pour moderniser et développer le système de contrôle du trafic aérien qui est techniquement dépassé, non seulement à cause du nombre d'atterrissages et de décollages, mais aussi à cause du nombre croissant de survols de la Pologne qui continueront d'augmenter par suite de l'intensification prévisible de la coopération est-ouest.

Bien que dans l'avenir, le trafic ne dépassera pas la capacité des aéroports existants, les autorités régionales et locales ainsi que les investisseurs privés ont fortement tendance à développer les aéroports régionaux. Le manque de coordination dans le développement des aéroports fait courir le risque d'investissements excessifs et de gaspillages des ressources. C'est là une conséquence négative de la décentralisation qui amène à conclure que le Gouvernement central doit définir une politique nationale en matière de développement aéroportuaire.

3.4. Autres pays

En Tchécoslovaquie, la politique des transports approuvée par le Gouvernement en 1991 [2] prévoit la dénationalisation, la privatisation ainsi que l'amélioration et le développement du réseau de transport pour l'adapter aux normes de la Communauté Européenne.

Plus précisément, il est indiqué que :

-- la capacité des chemins de fer sera accrue et toutes les grandes lignes européennes traversant le territoire tchécoslovaque (est-ouest et nord-sud) seront modernisées pour permettre des vitesses de 160 km/h pour le trafic voyageurs et de 120 km/h pour le trafic marchandises ; en outre, plusieurs gares et lignes secondaires seront construites ou modernisées et l'électrification se poursuivra avec l'objectif de 5 000 km de lignes électrifiées à l'horizon 2000 ;

- les autoroutes reliant Prague à l'Allemagne, Bratislava à Vienne et Budapest ainsi que la section d'autoroute transeuropéenne de la frontière polonaise à Brno et à la frontière autrichienne seront achevées ;
- le transport combiné sera promu en modernisant certaines lignes et en construisant des terminaux ;
- pour ce qui concerne la navigation fluviale, les voies d'eau s'inscrivant dans le cadre du projet "Danube" seront achevées ;
- trois aéroports internationaux au moins (Prague, Bratislava et Kosice) seront agrandis et modernisés.

Tous ces projets reposent sur l'hypothèse que les projets de dimension européenne seront financés conjointement par les pays qui en bénéficieront.

Par rapport aux autres pays de la région, la Hongrie est celui qui a le plus rapidement progressé sur la voie du développement d'autoroutes grâce à de nouvelles méthodes de financement. En 1991, le Gouvernement a élaboré et approuvé un "programme de développement à long terme du réseau routier national" [15]. Ce programme prévoit l'élimination des retards de développement accumulés au cours des dernières années. Quelque 4 milliards de dollars seront investis pendant les 10 à 12 prochaines années et la moitié de cette somme sera consacrée à la construction d'autoroutes d'importance internationale.

Le budget public n'est pas apte à financer un tel programme. Parallèlement, le Fonds routier récemment créé et alimenté par des recettes fiscales préaffectées ne pourra pas financer l'ensemble des investissements et tous les coûts d'entretien et d'exploitation. C'est pourquoi le Gouvernement hongrois recherche de nouvelles formes de financement et de gestion des autoroutes d'intérêt international, notamment par le bais de concessions du type CET (Construction-Exploitation-Transfert) qui permettront de financer de nouvelles autoroutes à péage. Une nouvelle loi sur les concessions adoptée par le Parlement en mai 1991 autorise cette forme de financement. C'est dans le cadre de cette nouvelle loi qu'un appel d'offres international portant sur un tronçon de 60 km d'autoroute à péage M1 et M15 (il s'agit du dernier tronçon de l'autoroute Vienne-Budapest de 260 km) a été lancé par la Direction des autoroutes à la fin de 1991. Conformément au calendrier initial, le contrat de concession CET entre le Ministère et le concessionnaire qui sera désigné à l'issue de l'appel d'offres pourrait être signé au début de 1993. Plusieurs autres projets de ce type sont en préparation.

En Lituanie, le programme stratégique de reconstruction et de développement du réseau de transport a été adopté par le Gouvernement en avril 1992 [11]. La modernisation et la reconstruction de l'infrastructure de transport et son

intégration dans les réseaux de transport européens figurent au rang des objectifs du programme parallèlement à la mise en oeuvre des réformes économiques et de la privatisation.

Le programme comprend une longue liste de projets d'infrastructure dont plusieurs sections de nouvelles routes et de rocades, des terminaux de conteneurs, la reconstruction du chemin de fer entre la Lituanie et la Pologne ainsi que d'autres lignes ferroviaires (hors d'usage) à un rythme de 230 km par an, la poursuite de la construction de gares de triage et d'aéroports à Vilnius et Kaunas, la reconstruction et le développement du port maritime de Klaipeda et le développement du réseau fluvial pour le porter de 628 km à 1 000-1 200 km. Enfin, la route transeuropéenne Via Baltica suscite un grand intérêt.

Le coût de ce programme ambitieux et son mode de financement ne sont pas mentionnés ; il est simplement espéré que la Communauté Européenne et d'autres pays contribueront à financer la Via Baltica.

3.5. Programmes et projets bilatéraux et multilatéraux

De nombreux programmes et projets de transport bilatéraux et multilatéraux ont été lancés dans le passé. Certains d'entre eux sont opérationnels (TEM et TER, canal Rhin-Main-Danube, par exemple) alors que d'autres sont en cours de préparation. Les changements récents ont suscité plusieurs nouvelles initiatives dont un grand nombre concerne l'infrastructure de transport :

- Le programme TEM a été étendu pour y inclure plusieurs tronçons routiers nouveaux reliant les Républiques de l'ex-URSS et l'Europe occidentale à travers la Pologne et les Républiques tchèque et slovaque ; des mesures similaires sont prises pour étendre le projet TER.
- La première Conférence des Ministres des Transports de la région baltique est convenue d'intensifier la coopération internationale afin de parvenir à une vision commune du réseau et de l'infrastructure de transport dans cette région[24] ; à cet effet, un groupe de travail chargé d'élaborer un programme a notamment été constitué.
- Un groupe de Pays Baltes composé de la Finlande, de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Russie et de la Pologne est convenu d'étudier le dossier de la Via Baltica, projet d'importante liaison routière entre les Républiques Baltes et l'Europe occidentale.

Toutes ces initiatives ont un objectif en commun : combler le retard entre le réseau de transport des PECO et celui d'Europe occidentale et créer des

conditions de nature à renforcer la coopération au sein de la région baltique. Cet objectif est analogue à celui adopté par les pays d'Europe occidentale qui disposent dès à présent de réseaux de transport intérieur très développés. Cependant, comme le souligne l'étude de la Banque Européenne de Reconstruction et de Développement [17], la situation est très différente en Europe centrale et orientale où les efforts visant à rattraper le retard pour répondre aux besoins de transport intérieur constituent probablement une plus grande priorité économique que la création de liaisons internationales. Il est certes important d'éviter toute entrave sérieuse au développement des échanges internationaux est-ouest. Néanmoins, le volume du trafic tous modes confondus, même s'il devient plusieurs fois supérieur au niveau actuel, ne justifiera qu'exceptionnellement la création de couloirs autoroutiers internationaux ou de lignes ferroviaires à grande vitesse en Europe centrale et orientale.

3.6. Financement

Selon la BERD [12], les ressources financières nécessaires pour moderniser et développer uniquement l'infrastructure de transport ferroviaire et routière des PECO (sans y inclure la plus grande partie de l'ex-URSS) dépassent 120 milliards de dollars[25]. Il va de soi qu'un tel montant ne sera pas disponible dans un avenir prévisible et il faudra faire des choix difficiles. Ces choix ont été énumérés et traités brièvement au point 3.1. Ils ne pourront pas être résolus sans faire appel à des techniques de planification adaptées ainsi qu'à une analyse économique et financière des investissements. Ces techniques existent certes, mais la détermination des coûts et des prix justes est très difficile. Les distorsions de prix font partie de l'héritage de l'ancien régime et le processus de transition vers l'économie de marché (et la stabilité économique) est loin d'être achevé.

Les différents moyens de financer l'infrastructure de transport ont été présentés dans plusieurs documents dont l'étude [12]. On se bornera ici à mentionner une seule méthode qui est celle du financement à ressources limitées. Dans les PECO où le budget public n'est pas suffisant pour financer les dépenses d'équipement, le recours au secteur privé pour réaliser les infrastructures par le biais de contrats de concession comme le CET (Construction-Exploitation-Transfert) peut être une option intéressante. Comme on l'a vu au point 3.4, la Hongrie est le pays le plus avancé dans l'application pratique de cette formule.

4. CONCLUSIONS

Cet examen de la situation actuelle et des projets dans certains PECO appelle les observations suivantes :

1. Les responsables politiques et les professionnels conviennent qu'un réseau de transport techniquement dépassé et inefficace peut faire obstacle aux possibilités offertes par le changement fondamental de système politique et économique.

2. D'un côté, il est admis qu'une part importante des lacunes du système de transport résulte de l'inefficacité de l'organisation et de la gestion ainsi que des erreurs de planification et d'investissement. De l'autre côté, l'opinion qui prévaut est que l'absence d'infrastructure de transport ou sa piètre qualité constituent les problèmes principaux. Cette opinion est discutable. Ainsi, la densité des réseaux ferroviaire et routier est généralement suffisante en République tchèque, en Hongrie et en Pologne. Naturellement, quelques liaisons font défaut et les routes nationales et internationales traversent des zones habitées. Il y a aussi de nombreux goulets d'étranglement. Néanmoins, les problèmes sont dus principalement à la mauvaise qualité des infrastructures et des équipements, au manque d'entretien et à l'inefficacité de l'exploitation.

3. La transformation du secteur des transports en un système ouvert au jeu des forces du marché dépend des réformes politiques et économiques. Or, le rythme et l'ampleur des réformes varient d'un pays à l'autre. Ces disparités influeront sur la coopération internationale qui doit s'instaurer pour mettre en oeuvre les programmes d'amélioration et de développement des transports.

4. On retrouve nettement l'héritage de l'ancien régime dans les plans et les politiques élaborés par les nouveaux Gouvernements :

   -- les pouvoirs publics ont toujours tendance à accorder la priorité aux projets d'investissement à forte intensité de capital et, surtout, à développer les infrastructures de transport en mettant l'accent sur les travaux de génie civil plutôt que sur la modernisation de la gestion du trafic et l'amélioration des procédures d'exploitation, par exemple ;
   -- les pouvoirs publics formulent des politiques et élaborent des plans sans tenir compte de leurs capacités financières présentes et futures ;

-- les priorités d'investissement et le choix des projets reposent rarement sur une analyse économique et financière approfondie.

5. Dans presque tous les PECO, l'intégration des réseaux de transport avec ceux de l'Europe occidentale et l'harmonisation des normes sont considérées comme des objectifs très importants. Bien souvent, il est estimé que cet objectif ne peut être atteint que par la création de nouvelles autoroutes et de lignes ferroviaires à grande vitesse.

6. D'un côté, la motorisation et le transport routier se développent et on assiste à un transfert rapide du trafic de voyageurs et de marchandises du chemin de fer sur la route. D'un autre côté, l'opinion qui prévaut est qu'il faut consacrer l'essentiel des ressources aux chemins de fer, ce qui conduit à aggraver la congestion du réseau routier et sa détérioration.

7. Il est fort probable que le développement des infrastructures de transport s'orientera de la façon suivante dans les 10 à 15 prochaines années :

   a) **Chemin de fer** : Un certain nombre de lignes sélectionnées seront modernisées pour autoriser des vitesses de 160 km/h pour le trafic de voyageurs et de 120 km/h pour le trafic de marchandises ; les lignes sous-utilisées seront fermées et il est permis de penser que les lignes maintenues seront mieux entretenues et seront équipées d'installations modernes de gestion du trafic ;

   b) **Transport routier** : Il faudra choisir entre les programmes visant à rénover le réseau routier, à le moderniser et à adopter des systèmes d'entretien rationnels et les programmes axés sur le développement d'autoroutes et de grandes routes ; il faudra aussi choisir de répondre aux besoins du trafic international ou à ceux du trafic local et national ;

   c) **Transport maritime** : Les ports seront adaptés à la nouvelle structure du transport de marchandises (part croissante de charges unitaires) ; d'importantes dépenses d'investissement ne devraient être nécessaires que dans quelques pays de la région baltique dotés d'infrastructures portuaires sous-développées ;

   d) **Transport fluvial** : Malgré ses mérites et son potentiel à long terme, il est peu probable que dans la période actuelle où il faut répondre à de nombreux besoins qui se concurrencent, le transport fluvial bénéficie d'investissements importants pour améliorer et développer les voies d'eau existantes ;

e) **Transport combiné** : Le transport combiné sera encouragé : les chemins de fer et les ports seront adaptés, de nouveaux terminaux seront construits, etc. ;

f) **Transport aérien** : Compte tenu de la lente croissance prévue du trafic aérien (voyageurs et marchandises) et du nombre relativement important d'aéroports, il ne faut pas s'attendre à la construction de nouveaux aéroports ; au contraire, on fera porter les efforts sur la modernisation d'un certain nombre d'aéroports déjà existants et, avant tout, des systèmes de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien ;

g) **Transport en milieu urbain** : En milieu urbain, la croissance rapide de la motorisation provoquera des problèmes de circulation et de pollution ; par conséquent, il sera essentiel d'améliorer la qualité des transports publics ; les ressources limitées ne permettront pas de créer de nouveaux réseaux onéreux et il faudra veiller à mieux utiliser les transports publics déjà existants en les modernisant et en améliorant leur exploitation.

8. La modernisation et le développement des infrastructures de transport réclameront des ressources financières énormes. Il faudra également des crédits considérables pour remplacer et accroître le parc de véhicules et d'équipements. Parallèlement, l'entretien absorbera plus de ressources que dans le passé. La mobilisation de ressources et leur allocation optimale revêtent donc une importance cruciale.

9. On ne peut pas résoudre les problèmes de choix sans faire appel à des techniques appropriées de planification ainsi qu'à l'analyse économique et financière des investissements, ce qui inclut la juste détermination des coûts et des prix.

10. Il faut trouver d'urgence de nouveaux instruments de financement. La mise en place des infrastructures continuera de relever de la responsabilité du secteur public, mais la réalisation de programmes de développement pourrait être accélérée si les usagers des transports payaient pour l'utilisation de l'infrastructure. Il conviendrait de recourir aux péages, aux concessions et à une politique tarifaire pour recouvrer ne serait-ce qu'une partie des coûts de construction et d'entretien des infrastructures. Le trafic international, en particulier, devrait payer sa part des coûts.

11. Il se peut que le financement privé soit la seule option pratique pour certains projets comme la réalisation d'autoroutes. On fera probablement appel à des financements par octroi de concessions, notamment dans le cas d'opérations CET (Construction-Exploitation-Transfert).

NOTES

1. Dans ce rapport, l'appellation Tchécoslovaquie est utilisée lorsqu'il est fait référence à l'histoire et l'expression "Républiques tchèque et slovaque" est utilisée chaque fois qu'il est fait référence à l'avenir compte tenu que la Tchécoslovaquie sera divisée en deux pays indépendants au début de 1993.

2. Dans les PECO, on consomme deux à cinq fois plus d'énergie par unité de PIB que dans les pays de l'OCDE.

3. Conseil d'Assistance Économique Mutuelle.

4. Dans les PECO, la population urbaine est passée de 42 pour cent en 1950 à 64 pour cent en 1990.

5. En Pologne, par exemple, le volume des transports par unité de PIB est égal à 1.52 tkm/1 USD contre environ 0.3 dans les pays d'Europe occidentale.

6. En 1990, la vitesse moyenne maximale du train express le plus rapide (Varsovie-Katowice) était de 110 km/h ; la vitesse commerciale moyenne des trains de voyageurs était de 44.9 km/h et celle des trains de marchandises de 23.9 km/h.

7. A Varsovie, par exemple, le taux de motorisation est deux fois plus élevé que la moyenne du pays.

8. Hormis dans l'ex-URSS où les indicateurs de densité sont extrêmement bas.

9. Seule une petite partie du réseau est conçue pour supporter une charge par essieu de 10 tonnes.

10. En 1989, on a enregistré 12.5 morts pour 100 blessés en Pologne ; en Yougoslavie, pays qui suit immédiatement la Pologne pour ce type de statistiques, on a enregistré 7.5 morts pour 100 blessés alors que dans les pays de la Communauté Européenne, les chiffres correspondants fluctuent entre 1,6 pour le Royaume-Uni et 5.8 pour la Grèce [8].

11. Après l'ouverture des frontières entre la Communauté Européenne et les pays d'Europe centrale, Hambourg et Rotterdam sont devenus aussi intéressants pour la Tchécoslovaquie, la Hongrie et le Sud de la Pologne que Gdansk/Gdynia/Szczecin.

12. En Pologne, sur les 2.9 millions de passagers aériens dénombrés en 1990, 2.6 millions ont été traités par l'aéroport de Varsovie alors que les 300 000 restants se sont répartis entre 10 autres aéroports.

13. En vérité, cette sous-estimation des coûts était bien souvent volontaire et elle visait à faciliter l'autorisation du projet et à lancer des travaux de construction (autrement dit, à remplir le plan).

14. Le calcul des intérêts composés et l'actualisation des prix étaient soit négligés, soit effectués avec des méthodes incorrectes et en retenant des taux d'intérêt très bas.

15. En Pologne, la production industrielle a augmenté de 1.2 pour cent et la construction de 1.4 pour cent dans les 9 premiers mois de 1992. Avec le produit de l'économie grise, on arriverait à des chiffres beaucoup plus élevés. La part des employés du secteur privé est passée de 52.7 pour cent au 30 septembre 1991 à 57.7 pour cent au 30 septembre 1992 [20].

16. Le programme présenté en octobre 1992 par le nouveau Gouvernement polonais prévoit que le PIB de la Pologne doublera d'ici l'horizon 2000.

17. On a utilisé des modèles mathématiques de trafic pour 466 zones (433 zones internes et 33 stations externes) et pour le réseau avec plus de 700 noeuds.

18. Jusqu'en 1990, il n'y avait pas un seul point de franchissement de la frontière entre Kaliningrad, l'ancienne République soviétique de Lituanie et la Pologne sur les 300 km de frontière.

19. Quelques études ont calculé que les besoins de capitaux des PECO (pour combler le retard de PNB par tête entre ces pays et l'Allemagne) correspond à 13 fois leur PNB total de 1990.

20. Pour ce qui concerne le volume des investissements financés par l'ancienne Allemagne occidentale.

21. On note aussi un intérêt croissant pour la liaison ferroviaire transcontinentale entre l'Extrême-Orient et l'Europe. Selon l'étude [17], le développement d'un pont terrestre efficace entre l'Europe et l'Asie par le transsibérien pourrait engendrer des volumes financièrement importants de transport de marchandises à forte valeur en conteneur.

22. Les nombreuses tentatives pour construire un matériel roulant à écartement variable n'ont pas été couronnées de succès jusqu'à présent.

23. Le nombre de voyageurs internationaux devrait passer d'environ 2 millions en 1991 à 5 millions en 2005. Le nombre de voyageurs sur les lignes intérieures est marginal (99 000 en 1991) et il ne dépassera pas un million, même dans les hypothèses les plus optimistes.

24. Les pays suivants ont participé à la Conférence de Szczecin du 16 au 18 mars 1992 : Allemagne, Biélorussie, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas (avec statut d'observateur), Pologne, Russie, Suède et République fédérative tchèque et slovaque ; des représentants de la CEE, de la CEE-ONU, de la CEMT, du Conseil des Ministres des pays nordiques, de l'OMI, d'INMARSAT, du PNUD, de la Banque Mondiale, de la BERD, de l'IRF, de l'UIC et d'autres organisations étaient présents à la Conférence.

25. Autoroutes : 40 à 60 milliards de dollars ; rénovation du réseau routier existant : 14 milliards de dollars ; modernisation des chemins de fer traditionnels : 30 à 40 milliards de dollars (non compris le coût des nouvelles lignes à grande vitesse proposées dans certains programmes).

RÉFÉRENCES

[1] CERWENKA P. et ROMMERSKIRCHEN S. : Perspectives de développement des transports de marchandises. Communication présentée lors du Séminaire international de la CEMT sur l'avenir des transports européens est-ouest, Paris, décembre 1990.

[2] Contribution de la RFTS à la Conférence des Républiques de la région baltique. Première conférence des ministres des transports des États Baltes, Szczecin, 16-18 mars 1992.

[3] Prévisions de trafic européen. Union Internationale des Chemins de Fer. Mai 1991.

[4] Transport international en Europe ; analyse des principaux flux de trafic sur les grands axes de circulation. Nations Unies, New-York, 1992.

[5] Prognoza min-max wielkosci i struktury rodzajowej popytu na przewozy (Prévisions min-max de la demande générale de transport). Polska Kolej 2000. PKP. Mars 1991.

[6] Projets d'infrastructure pour le transport intérieur. Rapport préparé par le Secrétariat de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies pour la réunion consécutive à la Conférence des pays riverains de la Mer Baltique (Varsovie, 16-17 juin 1992).

[7] Perspectives de développement des transports dans la région de la Mer Baltique. Étude établie par HPC Hamburg Port Consulting GmbH pour le compte de la Commission des Communautés Européennes dans le cadre de la préparation de la Conférence sur les pays riverains de la Mer Baltique. Mars 1992.

[8] La sécurité routière en Tchécoslovaquie, en Hongrie et en Pologne. Nordic Road Traffic Safety Company. Mars 1992.

[9] ROTHENGATTER W., KOWALSKI J. : Perspectives de développement des transports de voyageurs. Communication présentée lors du Séminaire international de la CEMT sur l'avenir des transports européens est-ouest, Paris, décembre 1990.

[10] SEIDENFUS H. St. : Perspectives de développement des chemins de fer. Communication présentée lors du Séminaire international de la CEMT sur l'avenir des transports européens est-ouest, Paris, décembre 1990.

[11] Le programme stratégique de reconstruction et de développement du réseau de transport de la République de Lituanie. Vilnius, 1992.

[12] Studium ukladu autostrad i drog ekspresowych (Étude du réseau de grandes routes et d'autoroutes). Rapport établi pour le compte de la Direction générale des Ponts et Chaussées. Université technologique de Varsovie. Mai 1991.

[13] Study on the National Transport Plan in the Republic of Poland. Draft final Report. (Étude du plan de transport national de la République de Pologne. Projet de rapport final). Japan International Cooperation Agency (JICA). Octobre 1992.

[14] SUCHORZEWSKI W. : Synthèse d'une série de prévisions concernant le trafic international de voyageurs et de marchandises en provenance, à destination et à travers la Pologne. Rapport établi par JICA. Novembre 1991.

[15] TIMAR A. : New Motorways by New Means Connecting Eastern Europe to the West. Communication présentée à la 6ème Conférence mondiale sur la recherche en matière de transport. Lyon, 29 juin-3 juillet 1992.

[16] Coefficients de croissance du trafic : 1990-2010. Inzynieria Ruchu, Spolka Cywilna. Varsovie, août 1992.

[17] Principe d'action en matière de transport. Document de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement. Mars 1992. Les transports : situation actuelle et perspectives.

[18] Wariantowa prognoza poytu na przewozy ladunkow do 2010 (Variantes d'évolution de la demande de transport de marchandises d'ici l'an 2010). OBET Warszawa czerwiec, juin 1990.

[19] ROTHENGATTER Werner : Prévisions des flux de trafic de voyageurs entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est. Communication présentée à la 6ème Conférence mondiale de la recherche en matière de transport. Lyon, 29 juin-3 juillet 1992.

[20] Informacje Glownego Urzedu Statystycznego (Informations de l'Office Statistique Central), n° 10, octobre 1992.

FIGURES

Figure 1. **Distribution de la population en Europe centrale et orientale**

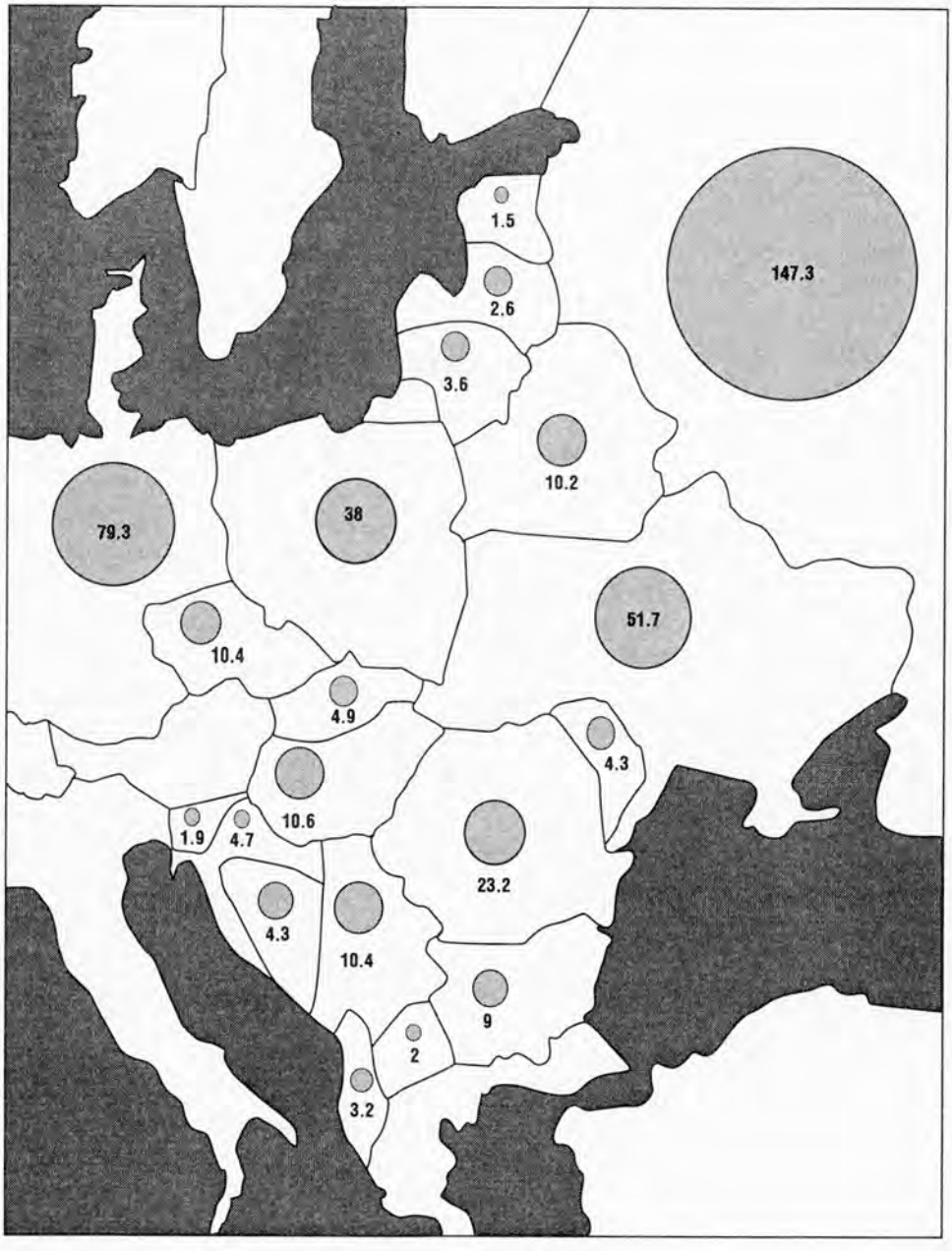


Figure 2. **Principales lignes de chemin de fer en Europe centrale et orientale**

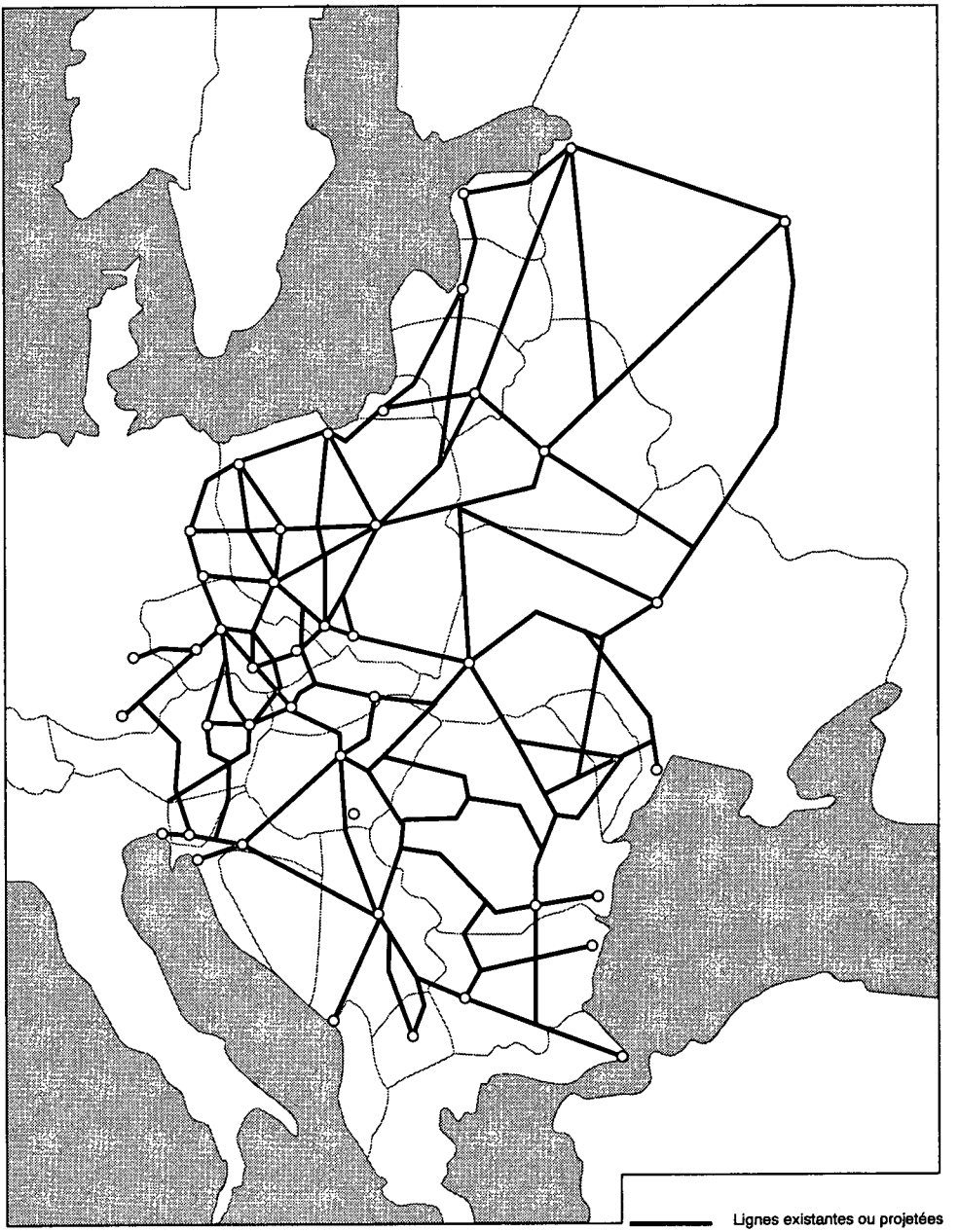
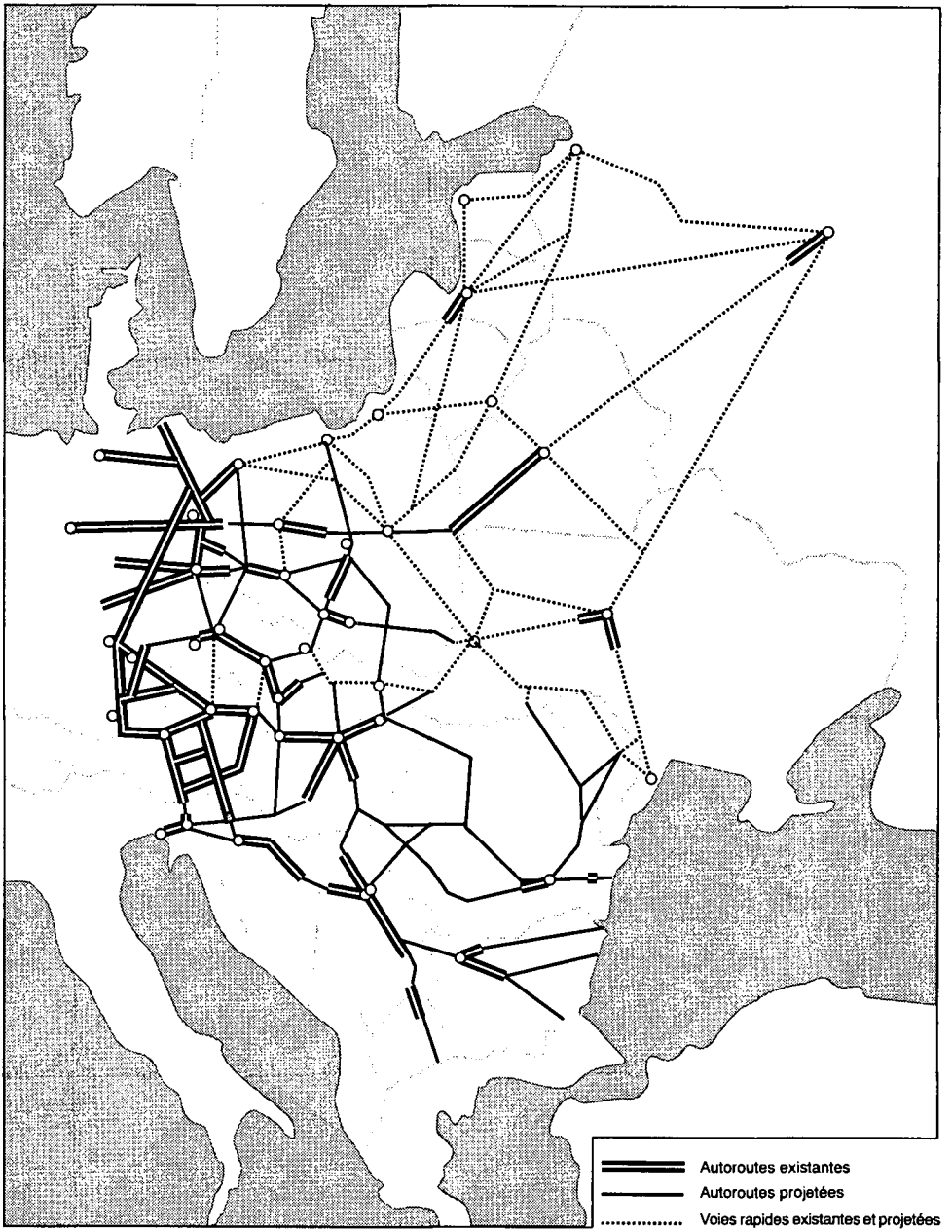


Figure 3. **Autoroutes et voies rapides en Europe centrale et orientale**



SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

SOMMAIRE

1. PROBLÉMATIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES POUR LES TRANSPORTS A L'EST ET EST/OUEST 117

2. SÉLECTION ET FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES . . . 122

3. PROBLÈMES SPÉCIFIQUES ENGENDRÉS PAR LE DÉVELOPPEMENT DES PAYS EN TRANSITION 125

4. CONCLUSIONS 128

1. PROBLÉMATIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES POUR LES TRANSPORTS À L'EST ET EST/OUEST

La Table Ronde a tout d'abord constaté que le climat économique conjoncturel présent, marqué par une récession mondiale et l'accumulation de déficits et endettements, est peu propice aux investissements de long terme, c'est-à-dire à des investissements coûteux comme des infrastructures de transport. Pourtant, au sein des pays d'Europe centrale et orientale, le potentiel de développement existe et commence à se manifester par une croissance très importante des flux d'échanges avec les pays d'Europe occidentale. Cette croissance est élevée parce que le niveau de départ est, il est vrai, faible. Par comparaison, on peut estimer que les échanges au sein des pays du COMECON se sont effondrés. On voit donc clairement que des besoins nouveaux en infrastructures de transport se manifestent alors que les relations antérieures s'affaiblissent.

La situation est en fait plus complexe : le chemin de fer a été le mode de transport privilégié par les économies planifiées pour répondre à une demande de transport de produits lourds, issus de matières premières ou d'industries sidérurgiques. Les chemins de fer ont ainsi dominé le transport de marchandises avec un taux proche de 70 pour cent des tonnes-kilomètres en Pologne, par exemple. La majorité des réseaux a été électrifiée, avec cependant des électrifications qui ne correspondent pas toujours aux besoins. C'est précisément là où des critiques peuvent vraisemblablement être émises : des réalisations prestigieuses ont été entreprises alors même que l'on n'a pas assuré un entretien correct de l'existant. On ne s'est en outre pas suffisamment doté d'équipements de contrôle du trafic ce qui revient à dire que pour une capacité donnée, l'espace occupé par les chemins de fer est beaucoup plus important que nécessaire. On a ainsi réalisé des investissements considérables dans l'infrastructure ferroviaire alors que l'état des véhicules est contestable. Ce n'est cependant pas sur les chemins de fer que l'on peut compter pour le développement des relations Est/Ouest, dans le court terme tout au moins. En effet, ce sont les transports routiers qui assurent la croissance des relations Est/Ouest malgré le faible

développement des infrastructures et l'entretien inadéquat de l'ensemble du réseau routier des pays en transition vers l'économie de marché. En fait, on peut affirmer que le réseau routier des pays dits de "l'Est" est important, mais il se caractérise par un manque évident d'autoroutes et de voies rapides avec, de plus, de très grosses carences en terme de maintenance et d'entretien.

Une brève analyse rétrospective montre que les transports routiers ont été considérés comme indésirables à l'Est au cours des années 50, puis il y eut un revirement progressif des mentalités. Par exemple, les transports routiers de marchandises étaient interdits pour les distances au-delà de 100 km. Si l'on s'intéresse au transport de personnes, l'on peut se rendre compte que le taux de motorisation est élevé si on le rapporte au PNB à l'heure actuelle. Le kilométrage moyen annuel des véhicules est par contre inférieur aux normes occidentales. Tout ceci montre que de nombreux facteurs sont à l'oeuvre pour annoncer une forte progression des transports routiers, ce qui ne manquera pas de provoquer des problèmes infrastructurels et environnementaux importants. Par comparaison et pour ce qui concerne les autres modes de transport, le transport par voie navigable n'est plus tellement encouragé. Il faut cependant considérer qu'un nouveau potentiel s'est ouvert avec la liaison Rhin-Main-Danube qui ne manque pas d'offrir des possibilités importantes. Pour ce qui est des transports combinés, on constate un faible développement de l'utilisation de ce mode à l'Est. Enfin, le transport aérien est favorisé par un nombre important d'aéroports alors que, cependant, les systèmes de contrôle du trafic sont présentés comme obsolètes et dépassés.

On retiendra de ce panorama que, pour faire face aux liaisons Est/Ouest, la croissance du transport routier est inévitable et qu'elle devra emprunter des infrastructures qui ne connaissent ni un niveau de développement ni un degré de qualité comparable aux standards des pays développés. Il convient cependant, de noter que cet état de fait n'a pas empêché, jusqu'à présent, l'intensification des échanges Est/Ouest mais l'on comprendra aisément que la souplesse d'utilisation des transports routiers permet cette intensification des échanges.

Il est clair que la situation actuelle dans les pays en transition est un héritage du système politique ou, plus précisément, du mode de décision sous un régime de planification. En effet, plusieurs experts au cours de la Table Ronde ont affirmé qu'il existait une tendance à mettre en avant des projets sans se préoccuper du coût prohibitif de leur réalisation et, en tout cas, de la faible efficacité organisationnelle pour parvenir à leur achèvement. De plus, il n'y avait pas d'analyse économique mais plutôt une pression de groupes d'intérêt. A l'heure actuelle, non seulement l'orientation géographique des flux change mais encore le type de marchandises à transporter se modifie : on transporte des unités

plus restreintes à la recherche de services de transports de haute qualité. Malgré cela, le transfert du partage modal en faveur de la route a été peu anticipé et il est certain que face à l'augmentation des transports routiers, on ne pourra stabiliser l'activité des chemins de fer à son niveau actuel. Ce constat ressort comme une évidence même s'il est difficile de procéder à des prévisions fiables. Il est possible en outre que les transports ne se voient pas attribuer une priorité budgétaire par rapport à d'autres dépenses telles que l'éducation et la santé. Dans ces conditions, on peut penser que l'effort de modernisation ne portera que sur des infrastructures prioritaires.

Un large débat s'est précisément instauré au cours de la Table Ronde pour savoir s'il fallait réhabiliter l'existant ou se concentrer sur des projets novateurs tels que des autoroutes et des trains à grande vitesse. Le problème est toujours, à partir des ressources existantes, de décider de la meilleure façon de les employer. Pour certains, il n'importe pas de construire des lignes ferroviaires à grande vitesse mais de moderniser, notamment par des équipements de sécurité, les lignes existantes pour parvenir à une meilleure exploitation du matériel roulant. De même, en matière routière, la réhabilitation et l'entretien du réseau existant pourraient avoir la priorité sur la construction coûteuse d'autoroutes. De plus, pour maintenir la part existante du transport ferroviaire, on pourrait consacrer à ce mode la priorité.

La question latente qui apparaît est de savoir si l'on consacre une politique des transports qui suit la demande ou une politique qui se fixe des objectifs plus forts. En fait, pour de nombreux experts de la Table Ronde, on ne peut espérer facilement maintenir la part de marché du chemin de fer : l'état du réseau et les liaisons principales ne sont pas adéquats pour suivre la croissance des transports Est/Ouest ainsi que la diffusion sur le territoire de multiples nouvelles entreprises qui se créent. Une diminution d'activité des transports ferroviaires est donc inévitable dans le transport de marchandises. Un constat analogue pourrait être fait pour le transport de voyageurs ou le trafic ferroviaire ne pourra pas résister à l'augmentation des taux de motorisation et à l'usage conséquent de la voiture particulière. Même un programme très ambitieux de modernisation de l'ensemble du réseau ferroviaire ne pourrait totalement éviter ces tendances. Il a de plus été fait remarquer que les chemins de fer sont déficitaires dans la quasi-totalité des pays. Ce fait tient peut-être à l'usage qui est fait de la technologie ferroviaire : le TGV est en effet bénéficiaire en France, ce qui montre que le potentiel du chemin de fer est bien dans la grande vitesse et la desserte de liaisons à haute intensité d'échanges.

Pour certains experts, on ne peut trouver ce type de liaisons à l'Est. La densité de la population et les activités économiques ne généreraient pas

suffisamment d'échanges pour assurer la couverture des coûts de la grande vitesse ferroviaire. Cette vision a cependant été contestée au nom d'une perspective de long terme. Même si chaque technologie a besoin d'un environnement immédiat approprié pour se développer, on ne peut ignorer que les relations entre capitales nationales, et parfois également régionales, devront être assurées à terme par la grande vitesse, notamment ferroviaire qui présente l'avantage indiscutable de mieux épargner l'environnement. On doit ainsi se préoccuper de l'adéquation de l'offre et de la demande à long terme, ce qui suppose d'anticiper une saturation des modes de transport existants. Il faut en effet que les modes de transport aient des performances suffisantes à terme pour absorber les flux de déplacements sur les principaux itinéraires. Encore une fois, le coût élevé des infrastructures de type grande vitesse peut correspondre au niveau de la demande du futur. Les projets performants, même en transport international, présentent des effets induits qui se répandent dans les économies nationales. Par opposition, si l'on veut réhabiliter un système de transport dans sa globalité, cela est également très coûteux, particulièrement en transport ferroviaire, et nécessite beaucoup de temps. Dans l'immédiat, compte tenu de l'ampleur des besoins à l'Est, on peut comprendre qu'il ne soit pas possible d'entamer la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse. On peut par contre prévoir leur réalisation ultérieure et ménager dès à présent l'espace nécessaire. Ainsi, pour certains pays, la situation géographique est favorable à la réalisation d'infrastructures puisque le relief est facile et que corrélativement, les infrastructures sont peu chères.

En Pologne, le contre-exemple du métro de Varsovie a été cité. Ce dernier est en effet coûteux et les travaux entrepris absorbent de considérables ressources qui ne peuvent être consacrées à des réalisations de surface dont le pays a par ailleurs besoin. Là également, on peut penser que le métro trouvera sa justification dans le futur pour épargner l'environnement et maintenir un degré de mobilité par des moyens qui évitent la voiture particulière. L'issue du dilemme consiste à prévoir des travaux graduellement et de répartir les ressources sur les projets compte tenu du degré d'urgence de leur réalisation.

Il a été également souligné au cours de la Table Ronde que la réalisation à l'Est d'infrastructures d'une ampleur importante nécessitait un cadre juridique approprié. En effet, le cadre juridique doit permettre des activités privées et mixtes, c'est-à-dire associer des capitaux et des entreprises d'origines différentes. Dans certains pays, la Hongrie plus particulièrement, un cadre juridique se monte pour permettre la réalisation d'infrastructures à péage. La Pologne devrait suivre la même voie avec un plan de développement d'autoroutes à péage. En matière ferroviaire, de tels plans semblent plus difficiles à prévoir étant donné que l'on évoque une restructuration des chemins de fer compte tenu de l'ampleur de leurs déficits. On voit, là également, que les transformations sont plus aisées pour les

transports routiers que pour ceux par le rail. Beaucoup de facteurs jouent en faveur de la croissance des transports routiers, notamment les besoins logistiques des entreprises qui s'orientent autour de services multiples associés à une qualité et à une fiabilité des prestations. Par comparaison, le rail demeure tributaire d'une division des prestations entre réseaux et de pertes de temps aux interconnexions. Ces derniers facteurs ne jouent pas non plus en faveur d'une réhabilitation de l'existant mais plutôt pour la réalisation des axes prioritaires européens.

Sur le point des axes prioritaires européens, on peut noter que l'Europe centrale est à intégrer dans un ensemble paneuropéen. Même si les flux sont encore modestes, ils sont complètement réorientés. De plus, comme il a déjà été mentionné dans cette synthèse, on assiste à un développement rapide du transport routier qui peut supplanter le chemin de fer dans les transports Est/Ouest. Même les flux touristiques à destination de l'ouest sont en train de croître très fortement par la voiture particulière ou les autocars. La croissance rapide à l'Est du taux de motorisation des ménages et de leur mobilité laisse à penser qu'un rattrapage des niveaux occidentaux pourrait se produire en dix ans. Le besoin de liberté est fondamental et prend l'automobile pour symbole, ce qui rend alors encore plus aigu le déficit de maintenance du réseau routier et les problèmes environnementaux et de sécurité. La situation dans ces domaines est critique et pourrait se dégrader très rapidement.

La logique de l'urgence devrait conduire à sauver le patrimoine existant en matière routière, ce qui ne devrait pas être incompatible avec la réalisation de projets de plus grande ampleur. La rénovation du réseau principal pourrait représenter quelques pourcentages du produit intérieur brut. On serait par contre conduit à estimer que les infrastructures ferroviaires sont inadaptées et surdimensionnées. La demande de transport pourrait ne plus correspondre à l'offre et on peut ainsi considérer que la rénovation complète des réseaux existants ne s'impose pas. Une électrification sur des axes internationaux permettrait en revanche d'engendrer des gains de productivité importants. Il en est de même pour la modernisation de la signalisation et la mise en place de systèmes d'exploitation adéquats. En matière de matériel roulant, une modernisation est également à envisager qui peut passer par l'intermédiaire de prêts bancaires internationaux. En matière de transport aérien, l'urgence est de considérer le besoin de systèmes évolués de contrôle aérien et, pour la voie d'eau, de mettre en place des plates-formes logistiques multimodales. Ce dernier mode de transport présente un potentiel de développement important à cause de capacités inemployées et de par la liaison Rhin-Main-Danube qui rassemble treize pays et environ 125 millions d'habitants. Par cette infrastructure, on pourrait assister à une croissance des transports combinés.

2. SÉLECTION ET FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Sur le fond, ainsi qu'il vient de l'être exposé, deux logiques sont à concilier, celle de l'urgence et celle d'une stratégie à long terme. Il faut en effet rechercher une adéquation entre l'offre et la demande d'infrastructures dans un marché en pleine mutation. Il importe de satisfaire une demande qui évolue et ce dans une perspective de moyen et long terme. On ne peut envisager une modernisation là où la demande ne se manifestera pas. Pour l'instant cependant, la demande est mal maîtrisée, il n'existe pas une demande initiale qui soit statistiquement évaluée et avec laquelle on puisse faire des projections. On peut simplement apprécier la croissance des échanges Est/Ouest, marquant un processus progressif d'intégration des pays en transition au sein de l'économie occidentale. Fort de ce constat, on peut mettre en place l'équivalent de schémas directeurs là où la logique du marché ne reconnaît pas suffisamment les besoins à terme.

Une approche internationale est indispensable à l'objectif d'une construction économique paneuropéenne. En passant par la route, cette construction économique reprendrait -- ce qui semble pour partie inévitable -- les scénarios et modèles de développement économique de l'Europe occidentale. Pour en éviter les erreurs, dans la mesure du possible, il faut intégrer dans les projets, les éléments liés à la sauvegarde de l'environnement et à la sécurité. Dès la phase d'instruction des projets, l'on devrait chiffrer les externalités et faire des calculs de rentabilité en tenant compte de ces aspects ; on dégagerait ainsi des indicateurs de coûts à moyen et long termes. A partir d'une évaluation multicritère, on pourrait hiérarchiser les projets et distinguer une rentabilité économique et sociale. Les décisions pourraient ensuite être prises à un niveau politique, ce qui comblerait la carence de promoteurs, -- initiateurs décentralisés --, dans une phase transitoire tout au moins. Dans cette problématique, il ne faut pas oublier qu'une amélioration des infrastructures routières est favorable à la sécurité routière (problème très préoccupant dans les pays en transition), aux économies d'énergie et à la limitation des atteintes environnementales. Encore une fois, la solution des problèmes de transport ne passe pas exclusivement par les chemins de fer.

En matière de financement, on se heurte à l'importance des besoins par rapport aux budgets disponibles : plusieurs pourcentages du PIB devraient être mobilisés annuellement au sein des pays en transition. Dans ces conditions, diverses modalités sont envisageables et ont été citées au cours de la Table Ronde, avec leurs avantages et inconvénients :

-- Le financement privé n'est pas une solution simple à mettre en oeuvre. Il faut en effet établir une concession sur une période de temps déterminée, ce qui suppose d'attirer des initiateurs de l'infrastructure. Entre le coût infrastructurel et la rémunération des capitaux engagés, un système de péage s'impose. La question qui est immédiatement soulevée est celle de l'existence d'une demande solvable suffisante. Dans beaucoup de cas, la réponse est négative ; la demande potentielle n'est pas suffisante pour être solvable à court et moyen termes même si le projet présente une rentabilité collective intéressante. Les risques sont donc élevés et il s'y ajoute le fait que le cadre politique et administratif doit être fort pour fournir des garanties de pérennité au secteur privé à propos de concessions de long terme. Il faut en effet instaurer une confiance à partir de règles de jeu stables. En fait, tant à l'Est que dans les rapports Est/Ouest, un faible nombre de projets peut réunir ces conditions.

-- On peut songer à instaurer des fonds spécifiques. Il s'agit de fonds de financement gérés par des structures publiques mais qui dérogent à l'unicité budgétaire. On peut ainsi lever des ressources qui servent de garanties pour rembourser des prêts. En Hongrie, il existe ainsi un fonds routier depuis 1985. Ce système dégage des ressources suffisamment importantes pour justifier un financement bancaire des infrastructures. Il s'agit de l'instauration d'un fond autonome de garantie basé sur des ressources indexées qui proviennent des utilisateurs des infrastructures. On peut aisément évaluer l'ampleur des fonds levés et, à partir de là, présenter une garantie à des instances bancaires.

-- On peut également mentionner les institutions internationales et les banques de développement. Les experts de la Table Ronde ont estimé à ce sujet que leur action était insuffisante à l'heure actuelle. L'équivalent d'un Plan Marshall devrait être mis en oeuvre, ce qui suppose de fortes impulsions sur un plan politique. De plus, la demande des usagers est suffisante à long terme pour garantir des prêts à court terme, ce qui permettrait d'accélérer les processus de modernisation. En fait, l'instauration de fonds de garantie allégerait la charge des pays endettés qui auraient ainsi un accès à des prêts privilégiés et fournirait aux banques les garanties de financement qu'elles réclament. C'est à partir de ce schéma que des solutions peuvent être esquissées.

Certains experts de la Table Ronde ont affirmé qu'il semblait y avoir un manque de coordination entre les différentes institutions susceptibles d'intervenir sur des projets d'infrastructure. En fait, cette coordination est effective mais elle

reste informelle et elle s'ordonne autour d'un partage géographique des tâches. Dans les zones d'intérêt réciproque, on voit émerger des programmes communs. Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter à propos d'éventuels dysfonctionnement. En revanche, jusqu'à présent et pratiquement quel que soit le pays, on n'a pas réussi à faire une planification multimodale. On a plutôt juxtaposé ensemble des schémas modaux avec des niveaux de rentabilité et des procédures de financement disparates. C'est ainsi qu'il faudrait éviter à l'Est les constructions inutiles -- qui ne reposent d'ailleurs pas sur un financement clairement identifié -- qui aboutissent à des excroissances infrastructurelles et des abus.

Certains experts estiment que l'on commet une erreur en ayant recours au financement privé pour assurer un programme de développement des infrastructures. Il faut en effet concevoir des infrastructures dont la durée de vie excède largement 30 ans et c'est aux pouvoirs publics de couvrir des options aussi stratégiques à partir de ressources budgétaires, Dans cette perspective, on ne peut en effet concevoir une allocation optimale des ressources à partir de décisions qui sont attrayantes pour le seul secteur privé. On manquerait ainsi d'une vision de long terme. En fait, dans une première étape, il importe de réaliser les infrastructures sur des axes fortement sollicités tout en gardant à l'esprit la nécessité de réaliser à terme des infrastructures de cohésion nationale et internationale là où la sollicitation est moindre. Le secteur privé est naturellement intéressé aux axes à fort potentiel et qui apparaissent comme une priorité. Il n'y a donc pas d'incompatibilité entre la participation du secteur privé et les nécessités du long terme où l'intervention publique peut agir en relais. Il ne faut pas oublier que dans l'exemple de la France, la construction du réseau autoroutier, qui correspond précisément aux objectifs de long terme, a été grandement facilitée par le recours au secteur privé qui assure également une plus grande efficacité dans la conduite des travaux et l'exploitation des infrastructures.

Il reste que la cohérence d'ensemble des réseaux doit rester du domaine public, notamment à cause des externalités que le marché prend mal en compte. Ceci suppose que des financements mixtes (publics et privés) soient mis en place pour assurer la réalisation d'infrastructures de modes de transport économes pour l'environnement. Par ailleurs, une privatisation totale n'existe pas dans le domaine des infrastructures puisqu'en fait la réalisation d'infrastructures se fait sous le régime de concessions avec un cahier des charges précis qui comprend également, entre autres, des obligations de sécurité et de défense nationale. D'une manière générale, on ne peut d'ailleurs financer par le privé qu'un objet clairement identifié.

Au cours de la Table Ronde, des questions relatives à la nature des financements ont été soulevées. Il a été noté que des institutions bancaires comme

la BEI, la BERD ou la Banque Mondiale n'octroient pas de dons mais des prêts à long terme dans des conditions privilégiées. En effet, ces banques peuvent elles-mêmes emprunter dans des conditions avantageuses car elles bénéficient de la garantie des États. De plus, le capital de ces banques est versé par les États membres sans rémunération des capitaux ainsi déposés. Tout ceci aboutit à ce que, pour l'emprunteur, il n'y ait pas de marge bénéficiaire à couvrir. Aussi l'emprunt est-il obtenu dans de très bonnes conditions. Le tout, combiné à la longue durée des emprunts, est particulièrement appréciable pour le financement des infrastructures. Lorsqu'un prêt est sollicité, il y a une instruction du projet et la pratique est de ne financer que les projets rentables, qu'il s'agisse d'une rentabilité économique et sociale ou du taux interne de rentabilité pour le promoteur.

3. PROBLÈMES SPÉCIFIQUES ENGENDRÉS PAR LE DÉVELOPPEMENT DES PAYS EN TRANSITION

Avec la transformation des économies planifiées en économies de marché, de nouveaux flux de transport apparaissent. En transport international, les échanges avec les pays de l'Europe occidentale se multiplient très rapidement. Il en résulte que de nouveaux flux Est/Ouest se superposent à ceux des trafics Nord/Sud. Pour certains pays, cela veut dire que les problèmes du transit, déjà importants, vont encore s'accroître grandement dans le futur.

Dans ce contexte, on peut songer à employer au mieux les capacités ferroviaires en transférant sur le rail la part de transport la plus importante possible. En terme de coût, on peut s'interroger pour savoir si cela est pertinent. En fait, il apparaît clairement que l'on ne pourra accepter durablement les nuisances des transports routiers et l'on est ainsi obligé d'envisager des alternatives sur certains corridors. On comprend donc que l'enjeu est de réaliser dans le long terme à la fois, des infrastructures routières et ferroviaires. Même si dans une première étape de développement des transports Est/Ouest, c'est la route qui absorbe les nouveaux flux de trafic, comme il l'a déjà été précisé dans cette synthèse. Il reste vrai qu'une modernisation conséquente des chemins de fer sur des axes privilégiés, jouera un rôle important. Il faut en effet que ce mode de transport soit en mesure de relever les défis de la logistique (souplesse, rapidité, fiabilité, information en temps réel) pour les marchandises de demain. Si l'on est conduit à envisager de nouvelles voies ferrées, on risque de se heurter à l'opposition des écologistes. Toutefois, en l'absence de nouvelles lignes, l'intégralité du trafic passera par le route, ce qui est encore plus à éviter. On ne

peut pas davantage affirmer qu'une modernisation des lignes existantes dégagera une capacité importante et une amélioration des vitesses de transport ; il faut donc prévoir la possibilité d'instaurer un jour des lignes nouvelles.

Toujours en ce qui concerne le développement des chemins de fer, il a été affirmé qu'il n'était pas possible d'investir dans ce mode de transport s'il ne présente pas des avantages déterminants pour la collectivité. Outre l'aspect très positif pour l'environnement qu'il convient de valoriser dans les approches multicritères, on notera que le chemin de fer est adapté au transport de flux massifs, qu'il s'agisse des marchandises, de voyageurs à grande vitesse ou de la desserte en lointaine banlieue des grandes agglomérations. Il serait dommage de ne pas pleinement tirer parti de ces atouts. Il s'agirait d'offrir la technologie la plus évoluée et de ne pas se contenter d'une simple amélioration de l'existant ou de vitesses de l'ordre de 200 km/h. Pour être à terme pleinement compétitif, le chemin de fer doit valoriser ses potentialités maximum, ce qu'il peut faire tout en respectant les contraintes d'environnement. En tout état de cause, pour envisager de grands projets dans le domaine des transports, un État fort et démocratique est aussi indispensable pour apporter les garanties nécessaires à la participation de capitaux étrangers dans les domaines considérés.

Encore une fois, il a également été fait remarquer que le transport par voie d'eau disposait de capacités importantes même si des travaux sont à envisager pour assurer la navigabilité en période de basses eaux. On peut aussi noter que le transport maritime à courte distance devrait se développer dans la Baltique étant donné qu'il s'agit d'une zone stratégique. On constate déjà l'apparition de nouvelles lignes de ferry pour le transport de voyageurs sur la Baltique. Toutefois, tous les ports espèrent connaître un fort développement, ce qui peut conduire à des pratiques de concurrence ruineuses, si une spécialisation des ports ne se produit pas rapidement.

Il ne faut pas non plus négliger le fait que la compétitivité portuaire est également déterminée par la qualité des infrastructures de l'*hinterland*. Pour les Pays Baltes, de gros efforts d'adaptation et de rénovation des infrastructures routières et ferroviaires sont à fournir.

Une notion qui apparaît fortement dans les préoccupations économiques contemporaines est celle d'un développement durable, c'est-à-dire un développement qui repose notamment sur un respect de l'environnement et des ressources énergétiques. Il va de soi qu'une telle préoccupation implique un partage modal favorable au chemin de fer sur les grands axes.

A une autre échelle, l'explosion des transports routiers de marchandises se fait par une croissance très forte du nombre de petites entreprises artisanales. A cet égard, on a pu citer l'exemple de l'Italie où les exigences des chargeurs sont satisfaites par nombre de petites entreprises, qui agissent en sous-traitant pour la plupart. En fait, il a été affirmé au cours de la Table Ronde que cette multiplication des petites entreprises entraîne de forts coûts sociaux en ce que de nombreux trajets à vide ou en charge partielle ont lieu. Il n'y a pas d'optimisation des parcours et, de plus, on peut redouter un non-respect des normes qui ont une incidence sur la sécurité, comme les temps de conduite et de travail. Le tout aboutit à ce que la situation actuelle soit à l'origine de beaucoup d'interrogations. On ne peut non plus oublier un autre aspect dans l'analyse : à l'Est, les entreprises sont trop importantes de par leur taille et leur histoire pour être entreprenantes. Il est inévitable de "scinder" ces entreprises pour voir apparaître des unités plus petites et réellement dynamiques. Il importe de restituer une capacité d'initiative et de décisions décentralisées pour que le processus de réforme entre dans une phase active. Sur ce plan, tous les pays ne sont pas à égalité mais dans tous les cas, il est difficile -- voire impossible -- de privatiser des entreprises de grande taille. Pour préserver la vie de ces entreprises, il faut former des dirigeants initiés aux techniques de management et clarifier les rôles, c'est-à-dire soustraire les entreprises des pressions politiques.

La Table Ronde a également débattu des solutions quant à l'agressivité environnementale qui résulte des forces en jeu à l'heure actuelle. Plutôt que d'opter pour une approche intégriste des problèmes d'environnement, on peut opter pour des solutions pragmatiques efficaces. On peut notamment orienter les décisions par le mécanisme des prix. Si la demande pour l'usage des infrastructures est trop importante, une taxation du carburant ou des péages peuvent modérer efficacement les débordements anarchiques en la matière. Pareillement, on ne peut que favoriser la conception de systèmes logistiques qui amènent une rationalisation des choix. On peut en espérer moins de flux de trafics pour une même efficacité économique globale. Les échanges de technologies, de savoir-faire et les expérimentations réciproques ne peuvent qu'être positives. A un autre niveau, on peut attendre un moindre gaspillage aux aéroports par des équipements avancés de contrôle aérien. On pourrait ainsi éviter des attentes, sources de surconsommation et de pollution, lors des phases d'atterrissage et de décollage. De même, de meilleurs véhicules routiers peuvent endiguer une partie des craintes que l'on peut légitimement avoir. Là également, le recours aux technologies les plus évoluées -- qui peut être imposé par voie réglementaire -- et le principe de pollueur-payeur seraient à l'origine d'avancées perceptibles. C'est par une intégration des aspects techniques, économiques et politiques que l'on pourra parvenir à des résultats tout en évitant les débats qui ont pour cible l'intégralité de nos modes de vie.

Enfin, on notera que pour internationaliser les échanges, des investissements sont également nécessaires dans les technologies d'information. De la logistique aux plates-formes multimodales, un réseau de télécommunication de qualité est indispensable. L'avantage actuel des pays en transition vers l'économie de marché est qu'ils peuvent sauter des étapes du développement et se doter, là également, des technologies les plus modernes. Des programmes d'équipement dans ce sens existent déjà.

CONCLUSIONS

Ce qui retient l'attention dans l'état actuel, c'est la très forte croissance des flux de transport -- tant marchandises que voyageurs -- dans les relations Est/Ouest. A l'opposé, les échanges entre pays de l'Est s'effondrent.

Cette réorientation des flux soulève de multiples problèmes infrastructurels. Les infrastructures ne sont, de prime abord, pas adaptées à cette nouvelle géographie des transports. En fait, l'essentiel des échanges a lieu par la route qui par sa souplesse d'utilisation peut s'affranchir des obstacles infrastructurels. Ce que l'on peut constater dans le transport de marchandises est également vrai pour le transport de voyageurs : on note une explosion du tourisme en voiture particulière ou en autocar à destination des pays d'Europe occidentale. Par opposition, le chemin de fer ne semble pas en mesure de relever les défis de l'époque actuelle. Ceci est également vrai à l'intérieur des pays anciennement communistes où une préférence pour l'usage de la voiture particulière, symbole de liberté, se manifeste très fortement malgré les inadaptations des réseaux routiers.

Dans les pays en transition, les infrastructures ne font pas défaut mais leur état est souvent critique : les travaux de maintenance et rénovation ont en règle générale été négligés et l'on n'a pas construit de liaisons telles que des autoroutes ou des lignes ferroviaires à grande vitesse. Les systèmes d'exploitation des chemins de fer et le matériel roulant ont grandement besoin d'être renouvelés. Le tout aboutit à ce que les besoins d'investissements soient considérables.

On doit en outre prévoir la construction d'autoroutes ou de lignes ferroviaires à grande vitesse. Les autoroutes pourraient se voir accorder une priorité dans cet ensemble, compte tenu de la dynamique favorable aux transports routiers qui se manifeste à l'heure actuelle, -- mais elle n'est pas sans conséquences ! Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse, on pourrait dès à présent réfléchir sur des

tracés de telle façon qu'il soit possible ultérieurement de réaliser ces lignes à grande vitesse à un coût acceptable.

Étant donné l'ampleur des besoins financiers, une participation de capitaux privés, provenant de pays davantage développés, est à envisager notamment pour la réalisation d'autoroutes. Une telle participation implique une stabilité politique -- pour rassurer les investisseurs étrangers -- et le recours à des péages pour rentabiliser les capitaux investis. L'essentiel des efforts pourrait alors se consacrer aux infrastructures prioritaires et satisfaire la demande. Il ne faut cependant pas négliger le besoin de rénovation des réseaux traditionnels. Il y a donc deux urgences à concilier, ce qui implique d'établir une sélection des projets à réaliser. A cet égard, des méthodes occidentales, comme l'analyse multicritère, peuvent se révéler très utiles.

Sur le fond, on notera, ainsi qu'il l'a déjà été affirmé, qu'une forte croissance des transports routiers laisse redouter que l'on commette des erreurs semblables à celles que nous connaissons, c'est-à-dire des dégradations environnementales et des problèmes de sécurité routière. On pourra résoudre ce dilemme en s'assurant de l'emploi des technologies les plus développées pour les véhicules, la réalisation et l'exploitation des infrastructures. On peut également remarquer que le recours à des péages peut utilement moduler et dissuader la demande. On pourra ainsi concilier les objectifs contradictoires que sont le développement économique et la protection de l'environnement. De plus, les péages peuvent être une source de financement très appréciable pour la réalisation d'infrastructures routières coûteuses, telles que des autoroutes. S'appuyant sur un fonds de garantie, la participation du secteur privé devient réaliste par l'intermédiaire des péages. Devant l'ampleur des besoins, c'est seulement par une hiérarchisation des projets, qui tienne compte de leur utilité réelle, que l'on pourra répondre aux défis qui sont posés.

Il reste que l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale à l'économie de marché nécessite un programme cohérent d'infrastructures et que, dans ce sens, une action politique est indispensable.

LISTE DES PARTICIPANTS

Professor W. ROTHENGATTER **Président**
Institut für Wirtschaftspolitik und
Wirtschaftsforschung der
Universität Karlsruhe (TH)
Kollegium am Schloss, Bau IV
D-7500 KARLSRUHE 1

Dr. B. GÉRARDIN **Rapporteur**
Gérardin Conseil
6 chemin du Bois d'Haucourt
F-60350 PIERREFONDS

Dr. G. PLATZER **Rapporteur**
Integrierte Planung und Entwicklung regionaler
Transport- und Versorgungssysteme GmbH
Am Kanal 27
A-1110 WIEN

Professor Wojciech SUCHORZEWSKI **Rapporteur**
Head, Roads and Airports Division
Institute of Roads and Bridges
Warsaw University of Technology
Al. Armii Ludowej 16
PL-00-637 WARSAW

Professor Dr. G. ALLAERT
Faculteit Toegepaste Wetenschappen
Universiteit Gent
Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning
Krijgslaan 281 (S8-A3)
B-9000 GENT

Professor Dag BJØRNLAND
Department of Economics
Gothenburg School of Economics and Commercial Law
Gothenburg University
Victoriagatan 30
S-41125 GOTHENBURG

M. Sergio BOLOGNA
Consultant
Progetrasporti
Via Pascoli 41
I-20129 MILANO

Dr. H. BÖTTCHER
Institut für Wirtschaftspolitik und
Wirtschaftsforschung
Universität Karlsruhe (TH)
Kaiserstrasse 12
Kollegium am Schloß
D-7500 KARLSRUHE 1

Professor Dr. Karl-Heinz BREITZMANN
Universität Rostock
Institut für Verkehrswirtschaft und Logistik
Schröderstrasse 23
D-O-2500 ROSTOCK

Dr. Christian GLEUE
Head of Eastern Europe Department
Ingenieurgesellschaft Verkehr Berlin GmbH
Markgrafendamm 24
D-O-1017 BERLIN

M. G. KOLLIOPOULOS
Principal
Athens Development Office (ADO) Ltd.
6 Skoufa St.
GR-10673 ATHENS

Dipl.-Ing. Ernst LUNG
Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft
und Verkehr
Radetzkystrasse 2
A-1030 WIEN

Observateur

Professor Dr. P. MICHELBERGER
Rektor
Technische Universität Budapest
Müegyetem rakpart 3
H-1111 BUDAPEST

M. Christian REYNAUD
Directeur du DEST
INRETS
B.P. 34
F-94114 ARCUEIL CEDEX

M. le Professeur Robert E. RIVIER
École Polytechnique Fédérale de Lausanne
Département de Génie Civil
Institut des Transports et de Planification (ITEP)
EPF- Ecublens-Génie Civil
CH-1015 LAUSANNE

M. le Professeur Fernand ROGIERS
Faculté des Sciences Économiques
RUG
Hoveniersberg 4
B-9000 GAND

Professor Wladimir SEGERCRANTZ
Senior Research Scientist
Technical Research Centre of Finland (VTT)
Road, Traffic & Geotechnical Laboratory
Traffic and Transport Section
Sähkömiehentie 3
SF-02150 ESPOO

Professor H. SEIDENFUS
Institut für Verkehrswissenschaft an der
Universität Münster
Am Stadtgraben 9
D-4400 MÜNSTER

Professor Dr. J.G.W. SIMONS
Director
Chamber of Commerce and Industry
for Rotterdam and the Lower-Maas
P.O. Box 30092
NL-3001 DB ROTTERDAM

SECRÉTARIAT DE LA CEMT

M. J. SHORT	Secrétaire Général Adjoint

DIVISION DES RECHERCHES ÉCONOMIQUES ET DE LA DOCUMENTATION

M. Arthur DE WAELE	Chef de Division
M. Michel VIOLLAND	Administrateur
Mme J. PAILLIEZ	Assistante

ÉGALEMENT DISPONIBLES

La Privatisation des chemins de fer. Série CEMT - Table ronde. 90ème (1993)
(75 93 03 2) ISBN 92-821-2182-8 FF 130 £22.00 $US30.00 DM 54

Possibilités et limites des transports combinés. Série CEMT - Table ronde. 91ème (1993)
(75 93 04 2) ISBN 92-821-2183-6 FF 90 £15.00 $US21.00 DM 37

Marketing et qualité de service dans le transport public. Série CEMT - Table ronde. 92ème (1993)
(75 93 05 2) ISBN 92-821-2184-4 FF 150 £25.00 $US34.00 DM 62

Les Avantages des modes de transport. Série CEMT - Table ronde. 93ème (1994)
(75 94 01 2) ISBN 92-821-2189-5 FF 80 £13.00 $US18.00 DM 30

Politiques régionales, réseaux de transport et communications. Série CEMT - Table ronde. 94ème (1994)
(75 94 04 2) ISBN 92-821-2191-7 FF 100 £16.00 $US22.00 DM 40

Prix de vente au public dans la librairie du siège de l'OCDE.

LE CATALOGUE DES PUBLICATIONS de l'OCDE et ses suppléments seront envoyés gratuitement sur demande adressée soit à l'OCDE, Service des Publications, soit au distributeur de l'OCDE de votre pays.

MAIN SALES OUTLETS OF OECD PUBLICATIONS
PRINCIPAUX POINTS DE VENTE DES PUBLICATIONS DE L'OCDE

ARGENTINA – ARGENTINE
Carlos Hirsch S.R.L.
Galería Güemes, Florida 165, 4° Piso
1333 Buenos Aires Tel. (1) 331.1787 y 331.2391
Telefax: (1) 331.1787

AUSTRALIA – AUSTRALIE
D.A. Information Services
648 Whitehorse Road, P.O.B 163
Mitcham, Victoria 3132 Tel. (03) 873.4411
Telefax: (03) 873.5679

AUSTRIA – AUTRICHE
Gerold & Co.
Graben 31
Wien I Tel. (0222) 533.50.14

BELGIUM – BELGIQUE
Jean De Lannoy
Avenue du Roi 202
B-1060 Bruxelles Tel. (02) 538.51.69/538.08.41
Telefax: (02) 538.08.41

CANADA
Renouf Publishing Company Ltd.
1294 Algoma Road
Ottawa, ON K1B 3W8 Tel. (613) 741.4333
Telefax: (613) 741.5439

Stores:
61 Sparks Street
Ottawa, ON K1P 5R1 Tel. (613) 238.8985
211 Yonge Street
Toronto, ON M5B 1M4 Tel. (416) 363.3171
Telefax: (416)363.59.63

Les Éditions La Liberté Inc.
3020 Chemin Sainte-Foy
Sainté-Foy, PQ G1X 3V6 Tel. (418) 658.3763
Telefax: (418) 658.3763

Federal Publications Inc.
165 University Avenue, Suite 701
Toronto, ON M5H 3B8 Tel. (416) 860.1611
Telefax: (416) 860.1608

Les Publications Fédérales
1185 Université
Montréal, QC H3B 3A7 Tel. (514) 954.1633
Telefax : (514) 954.1635

CHINA – CHINE
China National Publications Import
Export Corporation (CNPIEC)
16 Gongti E. Road, Chaoyang District
P.O. Box 88 or 50
Beijing 100704 PR Tel. (01) 506.6688
Telefax: (01) 506.3101

DENMARK – DANEMARK
Munksgaard Book and Subscription Service
35, Nørre Søgade, P.O. Box 2148
DK-1016 København K Tel. (33) 12.85.70
Telefax: (33) 12.93.87

FINLAND – FINLANDE
Akateeminen Kirjakauppa
Keskuskatu 1, P.O. Box 128
00100 Helsinki

Subscription Services/Agence d'abonnements :
P.O. Box 23
00371 Helsinki Tel. (358 0) 12141
Telefax: (358 0) 121.4450

FRANCE
OECD/OCDE
Mail Orders/Commandes par correspondance:
2, rue André-Pascal
75775 Paris Cedex 16 Tel. (33-1) 45.24.82.00
Telefax: (33-1) 49.10.42.76
Telex: 640048 OCDE

OECD Bookshop/Librairie de l'OCDE :
33, rue Octave-Feuillet
75016 Paris Tel. (33-1) 45.24.81.67
(33-1) 45.24.81.81

Documentation Française
29, quai Voltaire
75007 Paris Tel. 40.15.70.00

Gibert Jeune (Droit-Économie)
6, place Saint-Michel
75006 Paris Tel. 43.25.91.19

Librairie du Commerce International
10, avenue d'Iéna
75016 Paris Tel. 40.73.34.60

Librairie Dunod
Université Paris-Dauphine
Place du Maréchal de Lattre de Tassigny
75016 Paris Tel. (1) 44.05.40.13

Librairie Lavoisier
11, rue Lavoisier
75008 Paris Tel. 42.65.39.95

Librairie L.G.D.J. - Montchrestien
20, rue Soufflot
75005 Paris Tel. 46.33.89.85

Librairie des Sciences Politiques
30, rue Saint-Guillaume
75007 Paris Tel. 45.48.36.02

P.U.F.
49, boulevard Saint-Michel
75005 Paris Tel. 43.25.83.40

Librairie de l'Université
12a, rue Nazareth
13100 Aix-en-Provence Tel. (16) 42.26.18.08

Documentation Française
165, rue Garibaldi
69003 Lyon Tel. (16) 78.63.32.23

Librairie Decitre
29, place Bellecour
69002 Lyon Tel. (16) 72.40.54.54

GERMANY – ALLEMAGNE
OECD Publications and Information Centre
August-Bebel-Allee 6
D-53175 Bonn 2 Tel. (0228) 959.120
Telefax: (0228) 959.12.17

GREECE – GRÈCE
Librairie Kauffmann
Mavrokordatou 9
106 78 Athens Tel. (01) 32.55.321
Telefax: (01) 36.33.967

HONG-KONG
Swindon Book Co. Ltd.
13-15 Lock Road
Kowloon, Hong Kong Tel. 366.80.31
Telefax: 739.49.75

HUNGARY – HONGRIE
Euro Info Service
POB 1271
1464 Budapest Tel. (1) 111.62.16
Telefax : (1) 111.60.61

ICELAND – ISLANDE
Mál Mog Menning
Laugavegi 18, Pósthólf 392
121 Reykjavik Tel. 162.35.23

INDIA – INDE
Oxford Book and Stationery Co.
Scindia House
New Delhi 110001 Tel.(11) 331.5896/5308
Telefax: (11) 332.5993

17 Park Street
Calcutta 700016 Tel. 240832

INDONESIA – INDONÉSIE
Pdii-Lipi
P.O. Box 269/JKSMG/88
Jakarta 12790 Tel. 583467
Telex: 62 875

IRELAND – IRLANDE
TDC Publishers – Library Suppliers
12 North Frederick Street
Dublin 1 Tel. (01) 874.48.35
Telefax: (01) 874.84.16

ISRAEL
Electronic Publications only
Publications électroniques seulement
Praedicta
5 Shatna Street
P.O. Box 34030
Jerusalem 91340 Tel. (2) 52.84.90/1/2
Telefax: (2) 52.84.93

ITALY – ITALIE
Libreria Commissionaria Sansoni
Via Duca di Calabria 1/1
50125 Firenze Tel. (055) 64.54.15
Telefax: (055) 64.12.57

Via Bartolini 29
20155 Milano Tel. (02) 36.50.83

Editrice e Libreria Herder
Piazza Montecitorio 120
00186 Roma Tel. 679.46.28
Telefax: 678.47.51

Libreria Hoepli
Via Hoepli 5
20121 Milano Tel. (02) 86.54.46
Telefax: (02) 805.28.86

Libreria Scientifica
Dott. Lucio de Biasio 'Aeiou'
Via Coronelli, 6
20146 Milano Tel. (02) 48.95.45.52
Telefax: (02) 48.95.45.48

JAPAN – JAPON
OECD Publications and Information Centre
Landic Akasaka Building
2-3-4 Akasaka, Minato-ku
Tokyo 107 Tel. (81.3) 3586.2016
Telefax: (81.3) 3584.7929

KOREA – CORÉE
Kyobo Book Centre Co. Ltd.
P.O. Box 1658, Kwang Hwa Moon
Seoul Tel. 730.78.91
Telefax: 735.00.30

MALAYSIA – MALAISIE
Co-operative Bookshop Ltd.
University of Malaya
P.O. Box 1127, Jalan Pantai Baru
59700 Kuala Lumpur
Malaysia Tel. 756.5000/756.5425
Telefax: 757.3661

MEXICO – MEXIQUE
Revistas y Periodicos Internacionales S.A. de C.V.
Florencia 57 - 1004
Mexico, D.F. 06600 Tel. 207.81.00
Telefax : 208.39.79

NETHERLANDS – PAYS-BAS
SDU Uitgeverij Plantijnstraat
Externe Fondsen
Postbus 20014
2500 EA's-Gravenhage Tel. (070) 37.89.880
Voor bestellingen: Telefax: (070) 34.75.778

NEW ZEALAND
NOUVELLE-ZÉLANDE
Legislation Services
P.O. Box 12418
Thorndon, Wellington Tel. (04) 496.5652
Telefax: (04) 496.5698

NORWAY – NORVÈGE
Narvesen Info Center – NIC
Bertrand Narvesens vei 2
P.O. Box 6125 Etterstad
0602 Oslo 6 Tel. (022) 57.33.00
Telefax: (022) 68.19.01

PAKISTAN
Mirza Book Agency
65 Shahrah Quaid-E-Azam
Lahore 54000 Tel. (42) 353.601
Telefax: (42) 231.730

PHILIPPINE – PHILIPPINES
International Book Center
5th Floor, Filipinas Life Bldg.
Ayala Avenue
Metro Manila Tel. 81.96.76
Telex 23312 RHP PH

PORTUGAL
Livraria Portugal
Rua do Carmo 70-74
Apart. 2681
1200 Lisboa Tel.: (01) 347.49.82/5
Telefax: (01) 347.02.64

SINGAPORE – SINGAPOUR
Gower Asia Pacific Pte Ltd.
Golden Wheel Building
41, Kallang Pudding Road, No. 04-03
Singapore 1334 Tel. 741.5166
Telefax: 742.9356

SPAIN – ESPAGNE
Mundi-Prensa Libros S.A.
Castelló 37, Apartado 1223
Madrid 28001 Tel. (91) 431.33.99
Telefax: (91) 575.39.98

Libreria Internacional AEDOS
Consejo de Ciento 391
08009 – Barcelona Tel. (93) 488.30.09
Telefax: (93) 487.76.59

Llibreria de la Generalitat
Palau Moja
Rambla dels Estudis, 118
08002 – Barcelona
(Subscripcions) Tel. (93) 318.80.12
(Publicacions) Tel. (93) 302.67.23
Telefax: (93) 412.18.54

SRI LANKA
Centre for Policy Research
c/o Colombo Agencies Ltd.
No. 300-304, Galle Road
Colombo 3 Tel. (1) 574240, 573551-2
Telefax: (1) 575394, 510711

SWEDEN – SUÈDE
Fritzes Information Center
Box 16356
Regeringsgatan 12
106 47 Stockholm Tel. (08) 690.90.90
Telefax: (08) 20.50.21

Subscription Agency/Agence d'abonnements :
Wennergren-Williams Info AB
P.O. Box 1305
171 25 Solna Tel. (08) 705.97.50
Téléfax : (08) 27.00.71

SWITZERLAND – SUISSE
Maditec S.A. (Books and Periodicals - Livres et périodiques)
Chemin des Palettes 4
Case postale 266
1020 Renens Tel. (021) 635.08.65
Telefax: (021) 635.07.80

Librairie Payot S.A.
4, place Pépinet
CP 3212
1002 Lausanne Tel. (021) 341.33.48
Telefax: (021) 341.33.45

Librairie Unilivres
6, rue de Candolle
1205 Genève Tel. (022) 320.26.23
Telefax: (022) 329.73.18

Subscription Agency/Agence d'abonnements :
Dynapresse Marketing S.A.
38 avenue Vibert
1227 Carouge Tel.: (022) 308.07.89
Telefax : (022) 308.07.99

See also – Voir aussi :
OECD Publications and Information Centre
August-Bebel-Allee 6
D-53175 Bonn 2 (Germany) Tel. (0228) 959.120
Telefax: (0228) 959.12.17

TAIWAN – FORMOSE
Good Faith Worldwide Int'l. Co. Ltd.
9th Floor, No. 118, Sec. 2
Chung Hsiao E. Road
Taipei Tel. (02) 391.7396/391.7397
Telefax: (02) 394.9176

THAILAND – THAÏLANDE
Suksit Siam Co. Ltd.
113, 115 Fuang Nakhon Rd.
Opp. Wat Rajbopith
Bangkok 10200 Tel. (662) 225.9531/2
Telefax: (662) 222.5188

TURKEY – TURQUIE
Kültür Yayinlari Is-Türk Ltd. Sti.
Atatürk Bulvari No. 191/Kat 13
Kavaklidere/Ankara Tel. 428.11.40 Ext. 2458
Dolmabahce Cad. No. 29
Besiktas/Istanbul Tel. 260.71.88
Telex: 43482B

UNITED KINGDOM – ROYAUME-UNI
HMSO
Gen. enquiries Tel. (071) 873 0011
Postal orders only:
P.O. Box 276, London SW8 5DT
Personal Callers HMSO Bookshop
49 High Holborn, London WC1V 6HB
Telefax: (071) 873 8200
Branches at: Belfast, Birmingham, Bristol, Edinburgh, Manchester

UNITED STATES – ÉTATS-UNIS
OECD Publications and Information Centre
2001 L Street N.W., Suite 700
Washington, D.C. 20036-4910 Tel. (202) 785.6323
Telefax: (202) 785.0350

VENEZUELA
Libreria del Este
Avda F. Miranda 52, Aptdo. 60337
Edificio Galipán
Caracas 106 Tel. 951.1705/951.2307/951.1297
Telegram: Libreste Caracas

Subscription to OECD periodicals may also be placed through main subscription agencies.

Les abonnements aux publications périodiques de l'OCDE peuvent être souscrits auprès des principales agences d'abonnement.

Orders and inquiries from countries where Distributors have not yet been appointed should be sent to: OECD Publications Service, 2 rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France.

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de distributeur devraient être adressées à : OCDE, Service des Publications, 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France.

3-1994

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 94 06 2) ISBN 92-821-2182-8 - n° 47250 1994

INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT POUR UNE NOUVELLE EUROPE

Avec les profonds bouleversements économiques des pays d'Europe centrale et orientale, la question des transports paneuropéens revêt une acuité considérable qui ne peut se saisir en simples termes quantitatifs : quels flux ? quelles origines ? quelles destinations ? L'ensemble du système des transports est à concevoir, tant en termes conceptuels qu'en termes de réalisations concrètes. Quelles infrastuctures et quel mode d'organisation des « marchés » des transports sont à faire prévaloir ? Comment assurer la cohérence entre une logique de l'urgence – pour répondre à la croissance des échanges malgré l'inadéquation des réseaux de transport existants – et les impératifs du long terme, tels que la sauvegarde de l'environnement ou l'intégration de l'Europe centrale et orientale à une vaste zone d'échanges culturels et économiques ? Les experts participant à la Table Ronde 95 se sont attachés à aborder l'ensemble de ces questions tout en cernant les limites des réponses que l'on peut apporter à ce jour.

(75 94 06 2) UUX
ISBN 92-821-2182-8