

CENTRE  
DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

LE MARCHÉ DES  
TRANSPORTS INTERURBAINS  
DANS LES PAYS  
EN TRANSITION

T A B L E  
R O N D E  
106

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

RAPPORT DE LA  
CENT SIXIÈME TABLE RONDE  
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

tenue à Paris les 28 et 29 novembre 1996  
sur le thème :

LE MARCHÉ  
DES TRANSPORTS  
INTERURBAINS DANS  
LES PAYS EN TRANSITION

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. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République Yougoslave de Macédoine (E.R.Y.M.), Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées chaque année et permettent de connaître la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT est l'un des principaux centres mondiaux de collecte d'informations dans le secteur des transports. Il alimente notamment une base de données TRANSDOC disponible sur CD-ROM ou accessible 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).

Also available in English under the title:

### INTERCITY TRANSPORT MARKETS IN COUNTRIES IN TRANSITION

*Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :*

***<http://www.oecd.org/cem/>***

## TABLE DES MATIÈRES

### RAPPORTS INTRODUCTIFS

#### ALLEMAGNE

KOWALSKI, J. ....5

#### AUTRICHE

SAMMER, G., HAMADER, J., PFEIFFER, G. et REITER, K.....47

#### FRANCE

CHATELUS, G..... 113

#### HONGRIE

TANCZOS, K. .... 191

#### POLOGNE

BURNEWICZ, J ..... 243

**AUTRE COMMUNICATION.....291**

## **SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION**

(Débats de la Table Ronde sur les rapports) .....299

**LISTE DES PARTICIPANTS** .....315

ALLEMAGNE

**Jan S. KOWALSKI**  
**Chef de la Section de Politique Économique Internationale**  
**Institut de Recherche sur la Politique Économique**  
**Université de Karlsruhe**  
**Allemagne**



# SITUATION EN ALLEMAGNE ORIENTALE

## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	9
2. PRINCIPAUX FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS L'EX-RDA DEPUIS 1990.....	10
3. ÉVOLUTION FUTURE DANS LA RÉGION DE L'ALLEMAGNE ORIENTALE .....	13
4. ÉVOLUTION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS.....	15
4.1. Activités du secteur des transports et volume du trafic .....	16
4.2. Infrastructures de transport.....	19
5. LES RÉFORMES EN EUROPE ORIENTALE ET L'UNIFICATION DE L'ALLEMAGNE : QUESTIONS D'ORDRE GENERAL ET RELATIVES AUX TRANSPORTS.....	22
6. PRIVATISATION DES INFRASTRUCTURES OU DES ENTREPRISES DE TRANSPORT .....	26
TABLEAUX .....	30

FIGURES .....36

BIBLIOGRAPHIE .....44

Karlsruhe, mars 1996

## 1. INTRODUCTION

A l'évidence, l'Allemagne orientale est un cas très particulier de ce que l'on appelle généralement les pays en transition, c'est-à-dire un groupe de pays précédemment communistes qui, depuis le début de la décennie, procèdent à des réformes de leurs systèmes socio-économiques afin de passer d'une organisation dictatoriale à parti unique à un régime parlementaire caractérisé par le multipartisme, et d'une économie planifiée à des systèmes économiques obéissant aux lois du marché. Dans les travaux publiés sur les économies en transition, les thèmes de la privatisation et des dispositifs incitatifs occupent une place prédominante. Il n'entre pas dans le cadre de la présente communication d'examiner le degré de réussite de ces transformations en Pologne, dans les Républiques Tchèque et Slovaque, en Hongrie et dans les autres pays de l'ancien bloc soviétique, ni leurs conséquences pour les activités de transport (voir Böttcher, Funck, Kowalski, 1993 ; Funck, Kowalski, 1995 ; Kowalski, 1993, 1995).

L'ancienne République Démocratique Allemande était presque un cas exemplaire de l'économie communiste, mais on ne peut pas affirmer sans conteste que sa transition soit "normale". L'Union Économique et Monétaire, très rapidement suivie d'une unification officielle des deux États allemands en novembre 1990, a donné lieu à un profil de transformation des structures socio-économiques tout à fait spécifique, dont l'issue a été la création des dénommés "nouveaux *Länder*".

Il convient de noter que les changements intervenus dans les réseaux d'infrastructures de transport et les flux de trafic, ainsi que dans le mode de fonctionnement des entreprises de transport, pourraient être analysés selon trois perspectives au moins :

- (i) Le contexte allemand lui-même, circonscrit à la zone de l'Allemagne unifiée et influencé par la transposition de la réglementation et les transferts financiers de l'Ouest vers l'Est du pays, ainsi que par la

rapide intégration juridique, économique et sociale. Assurément, c'est là un facteur décisif et déterminant pour les transports dans cette région.

- (ii) La région de l'Europe centrale et orientale, à l'exclusion de l'ex-RDA, où la transformation des anciennes économies planifiées en économies de marché et l'intensification importante des interactions avec l'Europe occidentale, par l'association et l'adhésion à la CEE, ont modifié le schéma des flux de circulation dans son ensemble et le mode de fonctionnement du secteur des transports.
- (iii) Le contexte de l'Union Européenne, où l'instauration du marché intérieur et les suites données au Traité de Maastricht modifient le cadre global de la concurrence interrégionale dans toute l'Europe occidentale, ce qui influe sur les activités économiques et les flux de transport.

Dans la présente communication, nous adopterons essentiellement la première optique, en n'abordant qu'occasionnellement les aspects liés aux deux autres contextes. Il convient de rappeler également que le système de collecte de statistiques sur les nouveaux *Länder* se trouve encore dans sa phase d'élaboration, c'est pourquoi les statistiques sur les transports ne sont pas toujours d'une fiabilité très satisfaisante (il en va de même pour la plupart des autres indicateurs statistiques concernant les nouveaux *Länder*). Les développements qui suivent reposent sur des statistiques et des sources officielles, complétées par les résultats de certaines études que l'Institut de Recherche en Politique Économique de l'Université de Karlsruhe (en particulier, le groupe de recherche présidé par M. Werner Rothengatter) a réalisées ou auxquelles il a participé.

## **2. PRINCIPAUX FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS L'EX-RDA DEPUIS 1990**

Ainsi qu'il a été mentionné plus haut, la réforme économique et les coûts des ajustements nécessaires (par exemple, le choc du chômage, la fermeture de nombreuses entreprises non rentables, etc.) dans l'ancienne République Démocratique Allemande ont bénéficié et bénéficient encore de l'aide financière et de l'assistance en matière d'organisation dispensées par l'Allemagne occidentale, ce qui n'est pas le cas dans les autres pays de l'ancien COMECON. En 1991, quelque 140 milliards de DM, et 180 milliards environ

en 1992, ont été transférés à l'Est de l'Allemagne unifiée dans le cadre de divers programmes ; depuis lors, on estime que des transferts de fonds publics de quelque 200 milliards de DM ont été mobilisés chaque année de l'Ouest vers l'Est, chiffres qu'il faut mettre en regard du niveau de PIB des nouveaux *Länder*, à savoir 343 milliards de DM en 1994. Les agents économiques du secteur privé ont, pour leur part, fourni aux nouveaux *Länder* des apports de capitaux d'un montant à peu près équivalent.

Une évolution encore plus importante tient au fait qu'il a été possible également d'appliquer à l'Est la majeure partie de la réglementation régissant le fonctionnement du système socio-économique de l'Ouest. C'était là un facteur fondamental. Il y a lieu de rappeler que les principaux spécialistes des questions relatives à la transition en Europe centrale et orientale considèrent que l'absence ou, pour le moins, les dysfonctionnements des institutions et des procédures légales sur lesquelles repose le fonctionnement du marché constituent encore l'un des principaux obstacles à la transformation des anciens pays communistes, sauf en Allemagne orientale. Dans les nouveaux *Länder*, la transition systémique vers les institutions et le cadre juridique d'une économie de marché s'est accomplie très rapidement. Elle n'a pas seulement entraîné l'adoption du cadre juridique de l'Allemagne occidentale, mais aussi un transfert de ressources humaines, dont de nombreux experts en matière juridique, en fiscalité et en droit commercial, d'entrepreneurs, d'universitaires, d'enseignants, etc. Leurs activités ont parfois provoqué des tensions personnelles entre les "*Ossis*" et les "*Wessis*" (comme on appelle les Allemands de l'Est et de l'Ouest en Allemagne), mais cette transformation rapide aurait été impossible sans leur engagement individuel.

En résumé, l'Union économique et monétaire allemande, instaurée presque du jour au lendemain, a mis en place une économie allemande unique, toutefois entachée de grandes inégalités.

Bien entendu, on ne peut en déduire que le processus de changement ait été, soit ou sera exempt de problèmes, de contradictions et de retours en arrière. En fait, les médias sont envahis d'informations négatives sur les conséquences psychologiques, sociales et économiques de cette mutation rapide, notamment le taux de chômage élevé, officiellement de quelque 15 pour cent à la fin de 1995, mais beaucoup plus important en réalité, car nombre de personnes en pratique sans emploi disparaissent des statistiques sur le chômage, "occultées" par divers programmes d'aide sociale et de reconversion professionnelle.

Nous ne prenons pas à la légère ces difficultés et les tensions qui en découlent dans la société est-allemande. Nous estimons aussi que toutes les déclarations officielles promettant aux citoyens des nouveaux *Länder* un niveau de vie égal à celui de leurs compatriotes occidentaux dans un délai de trois à cinq ans s'inspirent de motivations exclusivement politiques, ou bien témoignent d'une méconnaissance complète du fait qu'il est impossible d'atteindre des taux de croissance du PIB assez élevés pour répondre à ces aspirations (il faudrait une croissance de l'ordre de 15 pour cent par an dans les nouveaux *Länder* entre 1992 et l'an 2000 pour réussir à uniformiser à cette échéance le PIB par habitant dans toute l'Allemagne).

Quelle est la situation actuelle de l'Allemagne orientale, cinq ans après l'unification ? Le Tableau 1 présente certaines données concernant le développement économique dont il y a lieu de tenir compte (Junkernheinrich *et al.*, 1995). Si l'on retient le PIB en tant qu'indicateur mesurant l'évolution économique globale, les progrès accomplis ont été importants entre 1991 et 1994. Le Produit Intérieur Brut a augmenté de 17.4 pour cent et, exprimé par habitant, il est passé de moins de 17 000 à près de 20 000 DM par tête. On voit donc que l'écart entre les nouveaux *Länder* et ceux de l'Ouest, bien qu'encore important, s'est tout de même resserré. En revanche, il est à noter que le chiffre d'affaires par habitant dans le secteur de la construction et dans l'industrie des nouveaux *Länder*, mesuré par le rapport entre les niveaux des indicateurs pertinents pour l'Allemagne orientale et les *Länder* de l'Ouest, est sensiblement inférieur au rapport entre les PIB respectifs. Ce phénomène fait ressortir lui aussi le rôle des transferts dans l'économie des nouveaux *Länder*. En outre, dans ces derniers, les fonds propres des entreprises représentent environ 10 pour cent du total pour l'Allemagne, alors que la population avoisine 20 pour cent, signe d'un décalage financier caractéristique et indéniable (Junkernheinrich *et al.*, 1995, p. 361). Dans les nouveaux *Länder*, les niveaux de productivité des entreprises ne dépassent pas encore, en moyenne, 50 pour cent de ceux des sociétés des *Länder* de l'Ouest ; néanmoins, dans certaines régions comme celle de Dresde, et pour certaines branches d'activité telles que la construction automobile ou l'optique, il arrive que la productivité soit même supérieure aux normes fixées par les entreprises des anciens *Länder*.

En outre, comme il a été signalé plus haut, la transition au plan institutionnel est presque accomplie et la privatisation des entreprises d'État s'est achevée avec succès (malgré les charges financières qu'a laissées la Treuhand à la fin de ce processus). Si les taux de chômage sont encore élevés à un point intolérable, les exportations affichent toutefois une tendance à la hausse, en particulier à destination des anciens partenaires commerciaux à l'Est,

ce qui laisse présager une relance des échanges économiques qu'avaient interrompus les bouleversements politiques et économiques du début des années 90.

### **3. ÉVOLUTION FUTURE DANS LA RÉGION DE L'ALLEMAGNE ORIENTALE**

A l'évidence, le profil futur du développement économique des nouveaux *Länder* dépendra de nombreuses conditions concomitantes, indépendantes dans une large mesure du pouvoir de décision des hommes politiques allemands. Au cours de la préparation du Plan fédéral des infrastructures de transport (1992), des prévisions concernant le développement socio-économique jusqu'à l'an 2010 ont été élaborées, partant de l'hypothèse optimiste selon laquelle aucune catastrophe importante n'interviendra en Europe centrale et orientale, et notamment en Russie (se reporter également à Kowalski, 1991, et à Kessel *et al.*, 1990). En outre, les scénarios possibles de développement économique en Allemagne orientale reposent sur les prémisses générales suivantes :

- i) En l'an 2010, le PIB par habitant sera à peu près le même dans les deux parties du pays. Cela n'exclut pas que des disparités régionales persistent.
- ii) La structure sectorielle de l'économie est-allemande en l'an 2010 correspondra à peu près à celle de l'Allemagne occidentale.
- iii) Les relations commerciales du territoire est-allemand connaîtront une réorientation radicale et se tourneront vers l'Ouest, pour nouer des liens, en particulier, avec l'Allemagne et l'Europe occidentale.

Certaines de ces prémisses pourraient être contestées, ou mériteraient pour le moins un examen plus approfondi tenant compte des perspectives actuelles (voir Rothengatter, 1995).

Le Tableau 2 présente les principaux éléments des prévisions élaborées par le BVWP (1992) et le Tableau 3 expose les résultats de plusieurs prévisions démographiques établies par des organismes indépendants concernant les nouveaux *Länder*. Globalement, l'évolution économique en Allemagne orientale ne s'est guère écartée du cheminement prévu il y a cinq ans (se reporter à Rothengatter, Kowalski, 1991). L'ampleur et la portée de la destruction d'emplois dans les secteurs traditionnels de l'industrie de la RDA

sont toutefois encore plus graves que dans le scénario pessimiste que nous avons élaboré (il faut ajouter que nous étions déjà considérés à l'époque comme étant extrêmement pessimistes). Par contre, l'aperçu des mutations structurelles dans la production et les échanges présenté il y a cinq ans s'est révélé relativement exact. La croissance économique, à l'Est comme à l'Ouest de l'Allemagne, a été moins rapide que prévu, de sorte que l'hypothèse d'une égalisation des niveaux de PIB par habitant en l'an 2010 semble moins probable de nos jours qu'il y a cinq ans.

D'une manière générale, la principale source des difficultés que l'on éprouve à prédire l'avenir du développement économique et des volumes de transport correspondants en Allemagne orientale tient à l'incertitude concernant le comportement migratoire des habitants de la région et les afflux possibles de population provenant d'Allemagne occidentale et de l'étranger (problème, de toute évidence, très délicat d'un point de vue politique). Les données figurant au Tableau 3 font ressortir un large éventail de prévisions différentes, avancées par divers auteurs, ayant trait à l'évolution démographique future dans les nouveaux *Länder*. La prévision du BVWP table apparemment sur une hypothèse beaucoup trop élevée quant à la population de l'Allemagne orientale, compte tenu de l'état actuel des connaissances. C'est là, bien entendu, la principale raison pour laquelle la réalité risque de ne pas coïncider avec les scénarios de développement économique et d'évolution des transports pris pour hypothèse dans le cas des nouveaux *Länder*. Les plus récentes des prévisions démographiques, actuellement préparées par l'Institut IFO de Munich, n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction de la présente communication. Il conviendrait toutefois de noter que tous les auteurs prévoient une nouvelle baisse du nombre d'habitants des nouveaux *Länder*, conjuguée à une hausse progressive de la productivité et du revenu par habitant.

Dans l'ensemble, l'essor de l'économie des nouveaux *Länder* présentera toutefois des disparités régionales, qui se sont déjà manifestées de façon très prononcée au début des années 90.

Selon nos prévisions, la croissance sera particulièrement rapide dans la zone de Berlin et sa banlieue, en raison de l'internationalisation du secteur des services et de son expansion vers les marchés d'Europe orientale, ainsi que des fonctions administratives accrues du fait que la ville est la capitale de toute la République. Nous estimons que la population de la région atteindra quelque 5.5 millions d'habitants en 2010, contre 4.3 millions à l'heure actuelle. On s'attend aussi à une croissance positive, encore que plus modérée, sur le littoral de la Mer Baltique autour de Rostock, compte tenu de ses possibilités

touristiques et du rôle que lui confère sa situation géographique, à la charnière avec la Scandinavie, les États Baltes et Saint-Pétersbourg. Il est prévisible également que les grandes villes du Sud, comme Dresde (centre universitaire et administratif), Iéna (activités de R&D, centre universitaire et industrie de l'optique) et Leipzig (centre de recherche, d'activités industrielles, de foires et de conférences) demeureront des pôles de croissance. Selon toute vraisemblance, les aéroports existants à Leipzig-Halle et à Dresde seront modernisés et leurs installations agrandies, ce qui renforcera la position de ces régions en tant que lieu d'implantation de sièges d'entreprises. De même, les régions situées au Sud-Ouest de l'ancienne RDA, c'est-à-dire principalement la région de Thuringe, devraient enregistrer des taux de croissance supérieurs à la moyenne, en raison surtout de leur structure économique propice, compte tenu du rôle prédominant des petites et moyennes entreprises de plus en plus innovantes et de la relative proximité des anciens *Länder*.

En revanche, il est peu probable que les zones rurales périphériques situées au Nord et à l'Est affichent un grand dynamisme : il est plutôt à prévoir qu'elles connaîtront un déclin en termes relatifs, voire en termes absolus. Il en va de même des régions où seule une branche d'activité est implantée, spécialisées dans l'extraction de métaux ou de lignite, la production de produits chimiques, l'industrie mécanique lourde et le textile. Dans les régions industrialisées de longue date environnant Halle et Leipzig, il se pose un problème très particulier. Leipzig, ainsi qu'il a été dit plus haut, se trouve dans une position relativement favorable, mais les régions qui l'entourent et s'étendent entre cette ville et Halle seront sinistrées pendant des décennies à cause de la fermeture des anciennes usines métallurgiques et chimiques ainsi que de l'exode de la main-d'oeuvre. Il est aussi extrêmement difficile pour les entreprises de l'Ouest de reprendre et de restructurer les capacités de production en raison de l'état catastrophique de l'environnement dans cette région. Une autre région en difficulté est celle où l'on extrait le lignite, autour de Cottbus, dans le Sud-Est de la Saxe, mais sa croissance pourrait bien être stimulée par la proximité des centres économiques de la Bohême.

#### **4. ÉVOLUTION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Comme il était à prévoir, cet essor économique en Allemagne orientale a d'ores et déjà radicalement modifié les flux de transport et leur répartition modale dans les nouveaux *Länder*. Au cours des cinq dernières années, on a

observé un développement très rapide de la mobilité et une montée en flèche des taux de motorisation, parallèlement à un accroissement moins prononcé des volumes de marchandises transportées (l'efficacité s'étant améliorée dans le cadre d'une économie de marché). Les tendances observées qui s'écartent le plus des scénarios élaborés au début de la décennie concernent les domaines suivants (Rothengatter, 1995) :

- La vitesse du développement du transport automobile, qui dépasse l'hypothèse retenue dans le scénario, malgré le ralentissement de l'activité économique.
- L'importance du transport de voyageurs, supérieure de 10 pour cent environ aux niveaux prévus en Allemagne occidentale, mais inférieure aux prévisions du scénario en Allemagne orientale.

La poursuite de la croissance économique s'accompagnera d'autres changements dans les transports. A l'évidence, l'accroissement des flux exige de nouveaux investissements dans les réseaux d'infrastructures de transport, évolution qui est d'ores et déjà engagée. Dans la présente section, nous commencerons par présenter certaines informations sur les évolutions des flux intervenues depuis l'unification de l'Allemagne, ainsi que certaines prévisions pour l'avenir, pour décrire ensuite, dans leurs grandes lignes, les projets concernant les réseaux d'infrastructures.

#### **4.1. Activités du secteur des transports et volume du trafic**

Le Tableau 4 présente l'évolution de l'emploi dans les chemins de fer et dans le reste du secteur des transports dans les anciens et les nouveaux *Länder* de l'Allemagne. La forte baisse des effectifs n'est pas surprenante dans les chemins de fer est-allemands, qui se trouvaient en sureffectif (depuis le 1er janvier 1994, ils sont unifiés avec les chemins de fer d'Allemagne occidentale dans le cadre de la société Deutsche Bahn AG organisée selon le modèle privé). Ce recul de l'emploi a été moins prononcé dans d'autres branches du secteur des transports. La réduction des effectifs traduit, en partie, l'amélioration de la gestion et de l'organisation, mais elle tient aussi à une contraction des services ferroviaires. Le Tableau 5 montre que le transport ferroviaire de voyageurs n'a pas accusé une régression très marquée et qu'il a même augmenté en 1993, tandis que la demande de services ferroviaires pour le transport de marchandises a considérablement diminué sous l'effet de la baisse de production du secteur manufacturier et de l'évolution prévue de la répartition modale. Il y a lieu de noter l'exception constituée par le transport combiné, qui

s'est développé, quoique partant d'un niveau relativement négligeable. Il faudrait souligner également que la réduction des services de transport de marchandises par rail ne se limite pas à l'Allemagne orientale. Elle s'est produite également en Allemagne occidentale, ce qui va à l'encontre de nombre des objectifs déclarés des politiques de transport de ce pays.

Le Tableau 6 présente des données sur les services publics de transport routier en Allemagne orientale et occidentale ; ces données concernent le nombre de voyageurs et les volumes de marchandises transportés. Le volume des services assurés par des entreprises publiques de transport routier a diminué en Allemagne orientale entre 1991 et 1994, tandis que celui des entreprises privées a connu une progression considérable. Le volume de marchandises transportées sur de longues distances par route s'est accru dans des proportions spectaculaires au cours de la première phase qui a suivi l'unification, signe d'un changement dans la répartition modale, mais il reste stationnaire depuis 1992 par suite des difficultés économiques que connaissent nombre d'entreprises est-allemandes.

Un autre mode de transport, dont le rôle prend de l'ampleur en Allemagne orientale, est le transport aérien de voyageurs (Tableau 7), étant donné les déplacements professionnels ou liés à l'administration publique intervenant surtout entre l'Allemagne occidentale et orientale, et la multiplication des voyages de tourisme effectués par des particuliers.

Comme prévu, la mobilité liée à la possession d'une voiture particulière a largement contribué à l'accroissement rapide des flux de transport en Allemagne orientale. Le Tableau 8 montre l'évolution du taux de motorisation et du nombre d'immatriculations de voitures, alors que les Tableaux 9 et 10 présentent des indicateurs relatifs au transport automobile, lequel a affiché un essor considérable, conformément aux prévisions. La quantité de marchandises transportées en voiture a probablement beaucoup augmenté aussi, si l'on en juge d'après la consommation d'essence. Le transport routier de marchandises à longue distance ayant marqué le pas après la forte percée initiale de 1990 et 1991 (Tableau 6), on peut en déduire que le transport de marchandises à courte distance s'est accru en Allemagne orientale.

Les Figures 1, 2 et 3 illustrent les tendances de la répartition modale du transport de voyageurs, lesquelles confirment l'intensification du transport individuel motorisé.

Dans l'ensemble, il faut (malheureusement) noter que les préférences et le comportement de la population en Allemagne orientale semblent suivre les mêmes tendances qu'à l'Ouest en ce qui concerne les déplacements. De ce fait, la part du transport routier dans le trafic de marchandises et de voyageurs s'accroîtra pour atteindre des niveaux aussi élevés qu'à l'Ouest, au détriment du chemin de fer, qui transportait, comme dans les autres pays du COMECON, environ 70 pour cent des marchandises et des voyageurs par le passé. Selon les estimations du BVWP, la part revenant aux chemins de fer dans le trafic voyageurs à longue distance en 2010 devrait chuter à 8.5 pour cent environ, celle du transport aérien devrait atteindre 4.0 pour cent et celle du transport routier privé devrait être portée à 87.5 pour cent dans la répartition modale. Il y a toutefois lieu de noter que cette part du trafic routier en Allemagne orientale, même si elle est très forte, reste inférieure à celle que l'on prévoit en Allemagne occidentale pour ce mode, ce qui traduit le traitement préférentiel dont bénéficiait auparavant le rail à l'Est. Cependant, il est de moins en moins certain que cette prévision soit réaliste.

Les Tableaux 11 et 12 présentent des données provenant du BVWP92 (Plan fédéral des infrastructures de transport 1992), et la Figure 4 des prévisions, légèrement modifiées après révision (par rapport au BVWP92), du nombre de déplacements individuels à l'intérieur et à l'extérieur de l'Allemagne orientale ; il en ressort que le volume du trafic enregistrera une expansion très vigoureuse. A la Figure 5 sont exposées certaines données plus détaillées concernant le trafic entre ce pays et diverses régions du monde, les taux de croissance étant particulièrement rapides pour les transports en direction d'Europe orientale.

Le *Bundesverkehrswegeplanung* prévoit, d'ici à l'an 2010, une multiplication par sept à dix des déplacements de voyageurs à longue distance entre les pays d'Europe orientale et l'Allemagne dans son ensemble ainsi que du transit par l'Allemagne. Par ailleurs, le scénario table sur l'hypothèse d'un doublement du volume de marchandises transportées.

Ces prévisions sont établies en présumant qu'aucun changement majeur ne viendra infléchir la politique des transports en faveur du transport ferroviaire. Bien entendu, il est possible d'influencer la répartition modale afin que le transport routier diminue. A cet égard, les expériences passées et actuelles de la République Fédérale d'Allemagne montrent toutefois qu'il est difficile de contrer l'action des groupes de pression du secteur du transport routier et automobile, et que la voiture continue d'exercer une véritable fascination sur les citoyens des nouveaux *Länder*.

## 4.2. Infrastructures de transport

Le réseau des infrastructures de transport en Allemagne orientale était relativement dense mais mal entretenu. L'état du réseau autoroutier semblait remonter à l'époque du Troisième Reich. Les routes secondaires et la voirie (sauf dans les grandes agglomérations prestigieuses) étaient parsemées de multiples nids-de-poule et dans un état de délabrement général. Les chemins de fer étaient anciens et leur gabarit ne leur permettait de rouler qu'à faible vitesse. Cependant, la longueur totale des lignes du réseau ferroviaire était de quelque 14 000 kilomètres et le réseau routier comportait 120 000 kilomètres de routes environ. Le réseau de chemin de fer était un peu plus dense que celui de l'Allemagne occidentale et le réseau routier l'était moins. Le réseau de voies navigables était relativement développé (2 300 kilomètres).

Par conséquent, le problème des infrastructures en Allemagne orientale ne tenait et ne tient pas tant à la quantité mais à la qualité, de sorte que les investissements engagés dans le cadre du Programme relatif aux infrastructures de transport dénommé "Unité allemande" (*Deutsche Einheit*), élaboré et rendu public en 1990-1991, sont principalement destinés à améliorer et à rénover les réseaux d'infrastructures existants. Il est naturellement nécessaire de construire de nombreuses liaisons supplémentaires, par exemple, une autoroute qui longe la côte balte entre Lübeck et Szczecin en passant par Rostock, et des autoroutes reliant Dresde à Prague et Cassel à Leipzig, entre autres (cf. Figures 6, 7 et 8 pour un aperçu global des projets du Programme relatif aux infrastructures de transport "Unité allemande").

Un autre facteur primordial qui caractérise les projets d'investissement concernant aussi bien le rail que la route dans le cadre du Programme "Unité allemande" est la possibilité d'appliquer des procédures accélérées de planification et d'exécution : le délai moyen de planification, qui était généralement de 20 ans dans les anciens *Länder* pour que les travaux démarrent concrètement sur un projet d'infrastructure, est ainsi ramené à une durée de deux à cinq ans environ, temps requis en général dans les nouveaux *Länder* à l'heure actuelle. Il va sans dire que ces procédures accélérées sont également très critiquées par les opposants à la politique des transports suivie dans les nouveaux *Länder*.

En ce qui concerne les dix projets ferroviaires prévus dans le Programme "Unité allemande", le financement prévisionnel représente environ 30 milliards de DM. Compte tenu des graves contraintes budgétaires que connaît l'Allemagne, on peut craindre que cette somme ne soit pas totalement consacrée

à des projets d'infrastructure. La qualité et la quantité de services assurés par les liaisons ferroviaires interrégionales et interurbaines ont progressé de façon spectaculaire. La fusion des compagnies de chemin de fer de l'Est et de l'Ouest a abouti à un niveau de service uniforme, avec des horaires intégrés. (Pour ne pas trop allonger le présent rapport, on n'abordera pas ici le thème du train à sustentation magnétique Hambourg-Berlin).

S'agissant des sept projets relatifs au transport routier, la planification et la construction sont bien avancées et certains tronçons pourraient être rapidement ouverts à la circulation. Les opérations déjà achevées sont les suivantes (*Strassenbaubericht*, 1995, pages 15-17) :

- l'élargissement de la rocade autoroutière au Sud de Berlin afin qu'elle comporte six voies (A10),
- le pont transfrontalier sur la Neisse à proximité de Görlitz (A4),
- l'autoroute A4 entre Eichelborn et Weimar,
- l'échangeur autoroutier de Hermsdorf (A4-A9), et
- le tronçon de l'autoroute A9 entre Grosskugel et Droyssig, ainsi que celui qui relie la frontière entre les *Länder* de Thuringe et de Bavière et la sortie Berg/Bad Steben.

A la fin de 1994, dans l'ensemble, la mise en oeuvre des projets relatifs au Programme "Unité allemande" (qui représentent au total 1 968 kilomètres de routes modernisées ou construites) avait progressé dans les proportions suivantes : environ 60 pour cent pour l'élaboration des ébauches techniques, environ 15 pour cent pour les procédures de planification et l'obtention des permis nécessaires, alors que 9 pour cent de routes étaient en chantier et 5 pour cent déjà ouvertes à la circulation. A la fin de 1995, ces chiffres étaient censés atteindre respectivement 80 pour cent pour les ébauches techniques, 25 pour cent pour les procédures de planification et l'obtention de permis, 25 pour cent pour les projets en chantier et 10 pour cent pour les infrastructures ouvertes à la circulation. A la fin de 1994, des investissements se montant à 2.2 milliards de DM avaient été consentis pour sept projets routiers du Programme "Unité allemande". En 1995, un montant supplémentaire de 1.5 milliard de DM aurait dû être investi dans ce cadre (sur quelque 23.5 milliards de DM initialement prévus pour la mise en oeuvre de l'ensemble du programme).

L'état d'avancement des divers projets est très variable : le Projet 10 (autoroute Lübeck-Szczecin) n'en est qu'à un stade tout à fait préliminaire alors que les Projets 12 (Berlin-Nüremberg) et 13 (Göttingen-Halle) ou 14 (Magdebourg-Halle) en sont à des étapes beaucoup plus avancées.

Le Programme "Unité allemande" comprend un projet de voies navigables appelé "*Mittellandkanal*", dont la mise en oeuvre devrait coûter, selon les prévisions, quelque 4 milliards de DM. Le tronçon sur l'Elbe se heurte à des difficultés car les travaux sont ralentis à cause du débit très variable ; cependant, les travaux d'amélioration technique -- des écluses, par exemple -- ont bien progressé dans d'autres parties du réseau fluvial.

Les Figures 9 et 10 présentent de manière plus détaillée l'ensemble des projets d'infrastructures (et pas seulement les projets spéciaux du Programme "Unité allemande") exécutés ou en cours d'exécution depuis 1990. Il en ressort sans conteste (Figure 9) que des critères de priorité dictent l'affectation de crédits aux divers projets, et que les nouveaux *Länder* sont avantagés par rapport aux anciens. La Figure 10 montre qu'en plus des projets prestigieux et très connus comme ceux du Programme "Unité allemande", une somme très considérable de travaux a été effectuée sur de très nombreux petits tronçons de routes autour des agglomérations, dans les villes même et entre elles, d'où une élimination des goulets d'étranglement les plus gênants et des embouteillages qu'ils occasionnaient (bien que la congestion, il est inutile de le préciser, représente encore une nuisance très importante pour les voyageurs en Allemagne orientale). Il est à noter aussi que des projets d'infrastructures de transport en direction d'Europe centrale et orientale sont prévus (passages aux frontières et liaisons avec de grandes agglomérations). En fait, depuis le début des années 90, la planification des infrastructures de transport allemandes tient compte explicitement de l'évolution de la demande de transport des pays en transition voisins.

L'infrastructure de transport aérien dans les nouveaux *Länder* alimente encore une très vive polémique de caractère essentiellement politique en Allemagne. L'agrandissement et la modernisation probables de l'aéroport de Schönefeld, que Berlin prendrait en charge, dépend de l'issue du projet de fusion entre le *Land* de Brandebourg et la ville de Berlin. Les aéroports de Leipzig-Halle et de Dresde seront modernisés, le premier devant aussi être agrandi (*Luftverkehrsprognose*, 1995).

## **5. LES RÉFORMES EN EUROPE ORIENTALE ET L'UNIFICATION DE L'ALLEMAGNE : QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL ET RELATIVES AUX TRANSPORTS**

La présente communication est axée sur la situation particulière des activités de transport dans la région de l'ancienne République Démocratique Allemande. On a tenté plus haut d'élucider les motifs pour lesquels l'Allemagne orientale ne peut pas être assimilée aux autres pays en transition. Dans la section ci-après, certaines questions intéressant tous les pays d'Europe centrale et orientale en pleine mutation sont abordées succinctement.

L'expérience acquise au cours des cinq premières années consécutives à la chute des Gouvernements communistes en Europe centrale, et la perspective d'une multiplication des flux de circulation de voyageurs et de marchandises entre l'Europe occidentale et orientale, mettent en relief l'importance particulière que revêt la mise en place de liaisons appropriées pour les transports entre les pays en transition et l'Ouest, ainsi que dans ces pays même. Il est évident que la mise à disposition de ces réseaux de transport dépasse les capacités financières des pays d'Europe centrale à l'heure actuelle. Diverses formules sont actuellement examinées afin de résoudre ce problème.

Nombre d'auteurs, en particulier ceux qui se consacrent exclusivement à la recherche sur les transports, soutiennent que le secteur des transports a été et demeure la branche d'activité la plus en retard dans l'ensemble de l'économie des anciens pays communistes. L'état regrettable où il se trouve s'explique, selon certains, par l'insuffisance des investissements en infrastructures en regard d'autres sphères de l'activité économique.

On pourrait toutefois alléguer que la situation du secteur des transports n'était ni meilleure ni pire que celle des autres branches de l'économie (Funk, Kowalski, 1987, 1989). Le sous-développement des transports reflétait le sous-développement généralisé dans toutes les branches de l'économie depuis le milieu des années 70. A présent, on peut observer deux phénomènes, l'un qui accentue les contraintes dans le secteur des transports et l'autre qui les atténue. D'une part, le volume et la part des investissements consacrés aux infrastructures de transport ont diminué encore plus que dans d'autres secteurs de l'économie. D'autre part, en raison du durcissement de la rigueur budgétaire des entreprises, découlant des réformes lancées en 1990, la demande de services de transport par unité de production a considérablement baissé dans tous les compartiments de cette branche d'activité. Il s'ensuit, dans le court terme, que

la pression exercée sur le secteur des transports s'est paradoxalement réduite par rapport au passé, malgré le déclin économique et le fléchissement des volumes d'investissement, phénomène qui ne s'est pas cantonné à la phase initiale de réduction du PIB dans les pays en transition, mais a persisté ultérieurement, lorsque les taux de croissance réelle étaient élevés en Pologne, dans les Républiques Tchèque et Slovaque ainsi qu'en Hongrie. La répartition modale, notamment dans le cas du transport de marchandises, fait état d'une évolution similaire à celle observée en Allemagne orientale.

La transition vers une économie de marché a d'ores et déjà donné lieu à d'importants ajustements structurels dans les pays en question. Tout d'abord, la part des services dans l'emploi et à l'origine du PIB s'est accrue et continue d'augmenter rapidement : le secteur des services était traditionnellement sous-développé dans les pays de l'Est, pour des motifs essentiellement liés à la doctrine communiste. Parallèlement, la part revenant à l'industrie manufacturière a fortement diminué et ce recul persistera, tandis que celle de l'agriculture et de la foresterie régresse plus lentement.

Dans le secteur manufacturier, des mutations importantes sont survenues, à savoir un développement des activités liées à la production de biens de consommation, au détriment d'autres branches consacrées à des biens d'équipement, en particulier les matières premières et l'industrie mécanique lourde. De même, très prochainement, on assistera probablement à une diversification de la consommation des ménages par suite de la hausse des revenus et de la réduction des subventions à la consommation de biens et de services collectifs, suivant le modèle occidental.

Les bouleversements politiques et économiques en Europe orientale et la dissolution du COMECON ont également entraîné d'importants ajustements géographiques des courants d'échanges et des flux migratoires. Par le passé, la répartition géographique du commerce extérieur des pays socialistes pouvait se décrire selon la "règle du tiers", c'est-à-dire qu'un tiers environ du volume des échanges concernait des transactions avec l'Union Soviétique, un autre tiers avec les autres pays du COMECON et le dernier tiers avec le reste du monde. La part correspondant aux pays à monnaie forte était artificiellement réduite pour des motifs idéologiques, mais aussi parce que les moyens de paiement étaient insuffisants.

Dans la vague de transformations qu'a connue l'Europe orientale, la part des échanges avec le reste du monde, et notamment avec l'Europe occidentale, a considérablement augmenté, ce qui témoigne du besoin de resserrer les liens

d'interdépendance économique avec les pays très développés. Au début des années 90, on considérait que le lourd endettement de l'Europe orientale de ces dernières années pouvait dresser un obstacle au développement des échanges Est-Ouest. En réalité, les faits montrent que ce problème a relativement peu d'importance eu égard au niveau des échanges. Les difficultés de paiement ont été en partie résolues grâce à des mécanismes tels que celui employé pour l'allègement de la dette polonaise, sur laquelle un accord a été conclu en 1991 (en vertu duquel les dettes de la Pologne auprès de prêteurs publics ont été réduites de moitié) ; c'est ainsi que les courants d'échanges Est-Ouest ont pu s'intensifier, en ignorant partiellement cette question dans le cadre d'une politique pragmatique. Ainsi s'explique sans doute en partie le fait que, depuis plusieurs années, les économies en mutation aient enregistré des déficits commerciaux considérables avec l'Union Européenne et se soient trouvées toutefois en mesure de les financer.

Néanmoins, il faut noter que, selon toute vraisemblance, l'accroissement des échanges avec l'Europe occidentale constaté immédiatement après l'effondrement du régime communiste est artificiellement important, premièrement, en raison de la crise des marchés d'Europe orientale (et de l'ex-Union Soviétique) due aux problèmes monétaires des débuts de la transition d'un régime fondé sur le rouble à un système de convertibilité des monnaies et, deuxièmement, à cause de la propension de la majorité des consommateurs à choisir, au cours de cette période, des produits occidentaux plutôt que fabriqués à l'Est.

Ce phénomène, particulièrement prononcé en Allemagne orientale en 1990, s'est également produit en Hongrie, en Pologne et dans la République fédérative tchèque et slovaque. Cependant, cinq ans seulement après l'ouverture des économies est-allemande et polonaise, de nombreux indices montrent que les consommateurs commencent à s'orienter vers des produits moins chers fabriqués en Europe orientale. On peut donc s'attendre, dans les cinq à dix ans à venir, à ce que la proximité géographique des anciens pays communistes joue à nouveau un rôle déterminant dans la configuration spatiale des flux de circulation de marchandises. D'après les données de 1994 sur le commerce extérieur et les informations dont on dispose pour 1995, on constate déjà une forte expansion des courants d'échanges entre les pays du groupe de Visegrad, ainsi qu'entre ces pays et d'anciennes républiques soviétiques comme l'Ukraine, le Bélarus et la Fédération de Russie.

En outre, un vif essor des échanges intrasectoriels, par opposition aux échanges intersectoriels, est prévisible. Par le passé, les accords du COMECON imposaient une forte spécialisation sectorielle dans la répartition du commerce extérieur des pays d'Europe orientale (par exemple : la Bulgarie était spécialisée dans certains types de produits informatiques, la Pologne était "responsable" de la majeure partie du matériel de radiolocalisation, l'Union Soviétique était spécialisée dans certaines matières premières, etc.). Compte tenu des relations qui caractérisent un marché libre, selon toute vraisemblance, la spécialisation interviendra davantage à un niveau intrasectoriel et les courants d'échanges auront donc tendance à se calquer sur ceux que l'on connaît bien en Occident. Cela aura une influence sur les volumes et la nature des marchandises transportées.

Un phénomène particulier a commencé à attirer très récemment l'attention des statisticiens : il existe une "zone d'ombre" concernant les échanges transfrontières massifs entre certains *Länder* de l'Allemagne orientale et les régions à l'Ouest de la Pologne. Pour la plupart, il s'agit d'importations de produits alimentaires et de biens de consommation durables effectuées par l'Allemagne orientale en provenance de la Pologne. Selon des estimations prudentes, ce commerce représente environ 3 milliards de DM, le haut de la fourchette des évaluations atteignant presque 6 milliards de DM. Dans les zones frontalières, ces activités commerciales informelles entraînent de graves conséquences pour les transports, à savoir des encombrements et des queues au passage des frontières. D'un point de vue macro-économique, le solde positif de ces transactions fait plus que compenser la balance commerciale officiellement négative de la Pologne.

Il est prévu que ces changements de configuration des flux de marchandises s'accompagneront de certaines évolutions dans les déplacements de personnes, à savoir une intensification considérable des échanges Est-Ouest. La plupart des pays d'Europe orientale (à l'exception notable de la Pologne) limitaient, on le sait bien, la libre circulation des personnes, et tout particulièrement les déplacements de leurs ressortissants vers l'Ouest. Depuis l'ouverture de l'Europe orientale, les déplacements individuels et professionnels se sont multipliés et ils augmenteront encore plus à l'avenir. Bien entendu, c'est au coeur du continent européen que cette tendance se manifeste le plus, c'est-à-dire dans la région de l'Allemagne unifiée, mais les flux de circulation se développeront aussi avec tous les pays d'Europe orientale.

Compte tenu de l'élargissement probable de l'Union Européenne à l'Est, les volumes et les directions des flux de transport, de même que le cadre juridique régissant le fonctionnement de ce secteur, se rapprocheront encore plus des schémas de l'Europe occidentale. Cependant, avant même que s'amorce ce tournant, les accords d'association de l'Union Européenne avec les pays en transition ont débouché, comme on l'a dit plus haut, sur une forte intégration de l'économie et des transports entre l'Europe occidentale et orientale.

## **6. PRIVATISATION DES INFRASTRUCTURES OU DES ENTREPRISES DE TRANSPORT**

La dernière section présentera un bref commentaire sur les échanges de vues concernant les possibilités et l'ampleur des processus de privatisation des activités de transport dans les pays en transition.

D'après les faits observés en Europe occidentale, les possibilités de privatisation des infrastructures de transport sont relativement limitées dans les pays d'Europe orientale qui procèdent actuellement à des réformes. On peut citer quelques exemples d'autoroutes, de chemins de fer, de ponts, de tunnels, d'aéroports et de ports construits et exploités par des intérêts privés, mais leur part dans l'ensemble est très faible. En règle générale, les projets privés d'infrastructures de transport sont à très longue échéance et leur rentabilité se révèle très souvent incertaine. En Europe centrale et orientale, on connaît bien la longue épreuve qu'a représentée la réalisation du Tunnel sous la Manche.

Étant donné qu'il manque des capitaux publics et privés dans les pays en transition pour investir dans toutes sortes de projets, ce qui pose un problème aigu à l'heure actuelle, et que le pouvoir d'achat des consommateurs potentiels restera relativement bas pendant longtemps, les perspectives concernant la construction de nouveaux réseaux d'infrastructures ou la reprise des infrastructures existantes par le secteur privé ne sont guère brillantes (pour un examen plus général des questions relatives à la privatisation dans les pays en transition, voir : Kowalski, 1990 ; Lipton, Sachs, 1991 ; Kowalski, 1993). En pratique, ce n'est qu'en faisant appel au FMI, à la Banque Mondiale ou à des organismes similaires pour obtenir un financement international de certains projets que sont envisageables des réseaux privés d'infrastructures ferroviaires ou routières et il faudrait choisir le statut de société privée pour leur mise en

oeuvre. Bien entendu, il est possible d'appliquer diverses solutions spécifiques, encore que l'auteur doute de la rentabilité de l'exploitation de ce genre d'entreprise, compte tenu, cette fois encore, de la faiblesse généralisée des revenus dans cette région d'Europe.

Eu égard aux entreprises de transport qui empruntent les infrastructures, les possibilités de privatisation sont certainement plus grandes, mais diffèrent selon les secteurs. En Pologne, en Hongrie et dans les Républiques Tchèque et Slovaque, la plupart des sociétés d'expédition, de transport et de distribution sont d'ores et déjà privatisées, soit après rachat par leurs salariés, soit par liquidation de l'entreprise "ancienne", soit encore sous la forme d'entreprises en coparticipation avec des capitaux étrangers. Nombre de nouvelles sociétés ont également été créées. En Pologne, dans le secteur du transport maritime, même les grandes entreprises d'État ont été privatisées : elles ont désormais un statut d'entreprise privée, mais assorti, en règle générale, d'une forte participation à leur capital de divers organismes publics.

Dans le cas du chemin de fer, il est évident que les possibilités de privatisation sont vastes dans les services (par exemple, la restauration), mais il semble peu probable que l'ensemble des sociétés de chemin de fer soient privatisées à court ou à moyen terme. Il en va de même pour les lignes aériennes nationales, dont certaines activités, faciles à privatiser, l'ont déjà été en partie, quoique l'État reste l'actionnaire largement majoritaire. Cependant, il y a lieu de noter que de nombreuses petites compagnies aériennes privées opèrent depuis le début des années 90 dans les pays où les réformes sont les plus rapides.

En conclusion, nous sommes d'avis que la voie la plus prometteuse pour privatiser les entreprises nationales de transport consiste à modifier leur statut pour les transformer en sociétés privées, en conservant toutefois une participation publique majoritaire. Ces changements, même "mineurs", peuvent déboucher sur un comportement économique davantage axé sur le profit, l'efficacité ou la réduction des subventions au minimum, plus que ne le serait celui d'entreprises relevant exclusivement de la puissance publique.



## **TABLEAUX**

**Tableau 1. Comparaison économique entre l'Allemagne orientale  
et l'Allemagne occidentale**

RÉGION	PIB par habitant 1991	Allemagne orientale : % par rapport à la région	PIB par habitant 1994	Allemagne orientale : % par rapport à la région	Chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière par habitant 1993	Allemagne orientale : % par rapport à la région
Bade-Wurtemberg	43 802	38.8	43 054	46.3	32 000	27.1
Bavière	41 915	40.5	43 118	46.2	27 372	31.7
Brême	51 614	32.9	51 954	38.4	48 018	18.1
Hambourg	67 270	25.2	67 097	29.7	25 976	33.4
Hesse	48 499	35.0	49 812	40.0	23 914	36.3
Basse-Saxe	34 617	49.0	34 633	57.5	24 516	35.4
Rhénanie du Nord-Westphalie	38 402	44.2	38 105	52.3	27 218	31.9
Rhénanie-Palatinat	34 865	48.7	34 653	57.5	25 278	34.3
Sarre	35 445	47.9	34 906	57.1	26 656	32.5
Schleswig-Holstein	34 417	49.3	34 981	57.0	17 557	49.4
Allemagne occidentale (sans Berlin-Ouest)	40 895	41.5	41 040	48.6	29 989	32.1
Allemagne orientale (avec Berlin-Ouest)	16 979	100	19 930	100	8 671	100

Tableau 2. **Données structurelles sur les nouveaux Länder**

	<b>1987/1988</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
Population (millions)	16.7	15.7	16.0
Emploi (millions)	8.69	6.76	7.24
Valeur ajoutée brute (milliards de DM de 1980) dont	252.7	406.8	713.8
secteur primaire	22.7	18.7	15.0
secteur secondaire	149.0	200.4	302.7
secteur tertiaire	81.0	187.7	395.9
PIB par habitant (DM)	15 160	25 895	44 610
Productivité par rapport aux anciens Länder (en %)	55.0	74.3	100
Parc automobile (millions)	4.0	6.6	8.2

Source : BVWP, 1992

Tableau 3. **Prévisions démographiques concernant les nouveaux Länder (millions)**

	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>	<b>2030</b>
Sta BVA	3 variantes 15.3 - 15.5	15.0 - 15.6	14.4 - 15.5	13.3 - 14.8
DIW	15.2 - 14.9	15.0 - 15.6	14.4 - 15.5	13.3 - 14.8
Prognos	14.3	13.7		
Förster		14.8		12.6
Münz/Ulrich	22.7	12.9 - 14.1	15.0	15.0

Source : Luftverkehrsprognose für den Flughafen Dresden, p. 34, 1995

Tableau 4. **Effectifs dans le secteur des transports (milliers)**

	1991		1992		1993	
	AL	NL	AL	NL	AL	NL
Chemins de fer	243	208	237	186	227	138
Reste des transports	776	--	779	110	770	104

Source : *Verkehr in Zahlen*, 1995

Notes : AL : Anciens Länder

NL : Nouveaux Länder

Tableau 5. **Chemins de fer**

	1991		1992		1993	
	AL	NL	AL	NL	AL	NL
Voyageurs-kilomètres (millions)	46 096	10 323	46 867	9 844	47 704	9 969
Transport de marchandises tonnes-kilomètres (millions)	67 592	18 663	60 967	14 745	55 202	13 900
dont transport combiné (milliers)	13 614	793	13 370	854	14 184	1 204

Source : *Verkehr in Zahlen*, 1995

Notes : AL : Anciens Länder

NL : Nouveaux Länder

Tableau 6. **Transport routier**

	1991		1992		1993		1994	
	AL	NL	AL	NL	AL	NL	AL	NL
Transport routier de voyageurs								
voyageurs-kilomètres (millions)								
entreprises publiques	34 644	14 035	35 163	10 953	35 830	9 571	34 871	10 443
entreprises privées	30 678	320	30 995	1 436	30 755	1 576	28 271	2 793
Transport routier de marchandises								
tonnes-kilomètres (milliards)								
longue distance	62.5	1.9	64.3	8.5	57.5	8.7		
courte distance	24.0	2.8	25.0	3.6				

Tableau 7. **Transport aérien**

	1991		1992		1993		1994	
	AL	NL	AL	NL	AL	NL	AL	NL
Transport aérien - voyageurs (milliers)	77 595	2 155	85 570	3 670	91 405	4 644	97 591	5 453

Source : *Verkehr in Zahlen*, 1995

Tableau 8. **Parc automobile**

	1991		1992		1993		1994	
	AL	NL	AL	NL	AL	NL	AL	NL
Nombre de voitures (millions)	27.60	4.94	27.97	5.36	28.30	5.60	28.40	5.99
Nombre d'immatriculations nouvelles (milliers)	2 844	666	2 576	704	2 063	569	2 029	538

Source : *Verkehr in Zahlen*, 1995

Notes : AL : Anciens Länder

NL : Nouveaux Länder

Tableau 9. **Trafic routier**

	1991		1992		1993		1994	
	AL	NL	AL	NL	AL	NL	AL	NL
	(milliards de km)							
Tous véhicules	502.5	71.7	507.2	82.7	505.7	91.8	496.8	94.2
Voitures particulières	437.3	59.1	440.7	69.3	444.4	76.5	428.3	77.4
Camions	39.9	3.5	40.6	5.8	38.1	9.0	40.9	10.1

Notes : AL : Anciens Länder

NL : Nouveaux Länder

Tableau 10. **Consommation d'essence**

	1991		1992		1993		1994	
	AL	NL	AL	NL	AL	NL	AL	NL
	(millions de tonnes)							
Voitures particulières	40.556	5.176	40.681	5.890	40.778	6.314	38.923	6.505
Transport de marchandises	13.848	1.613	14.040	2.303	13.399	3.235	14.291	3.603

Notes : AL : Anciens *Länder*  
 NL : Nouveaux *Länder*

Tableau 11. **Volume du trafic - Transport de voyageurs à longue distance**

Déplacements par an (millions)	Intérieurs	Europe occidentale	Europe orientale	Intercontinentaux
NL 2000	522.93	17.21	36.76	3.53
AL 2000	2 224.54	309.99	14.83	16.58
NL 2010	606.13	29.09	52.95	6.10
AL 2010	2 263.14	354.66	24.26	20.85

Source : BVWP, 1992  
 Notes : AL : Anciens *Länder*  
 NL : Nouveaux *Länder*

Tableau 12. **Volume du trafic dans les nouveaux *Länder* - Transport de voyageurs à longue distance**

Déplacements par an (millions)	NL (intérieurs)	AL	Étranger
2004	581.0	257.8	64.0
2010	584.2	259.9	83.1
2030	542.9	244.1	176.8

Source : BVWP, 1992  
 Notes : AL : Anciens *Länder*  
 NL : Nouveaux *Länder*

## **FIGURES**

Figure 1. **Transport de voyageurs dans les nouveaux Länder en 1991 en milliards de voyageurs-kilomètres**

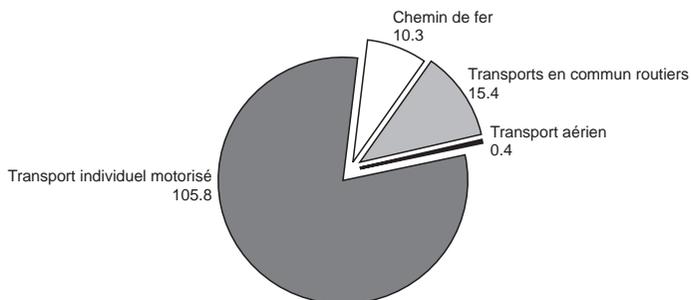


Figure 2. **Transport de voyageurs dans les nouveaux Länder en 1992 en milliards de voyageurs-kilomètres**

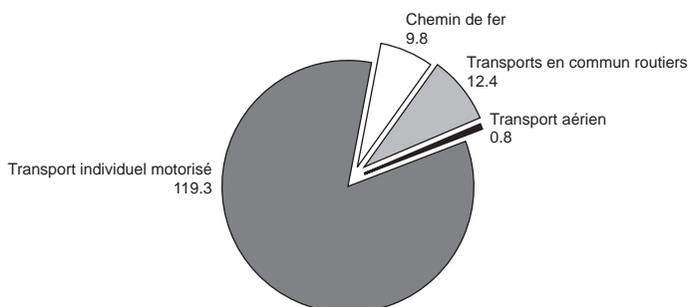


Figure 3. **Transport de voyageurs dans les nouveaux Länder en 1993 en milliards de voyageurs-kilomètres**

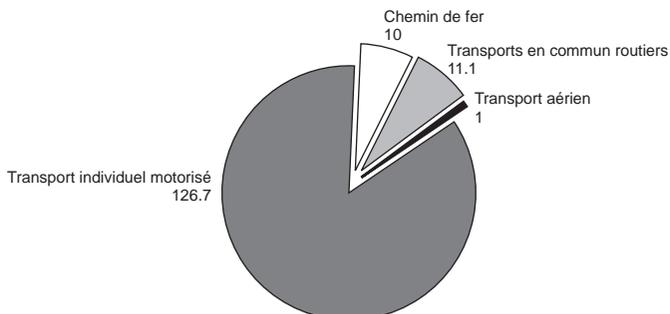
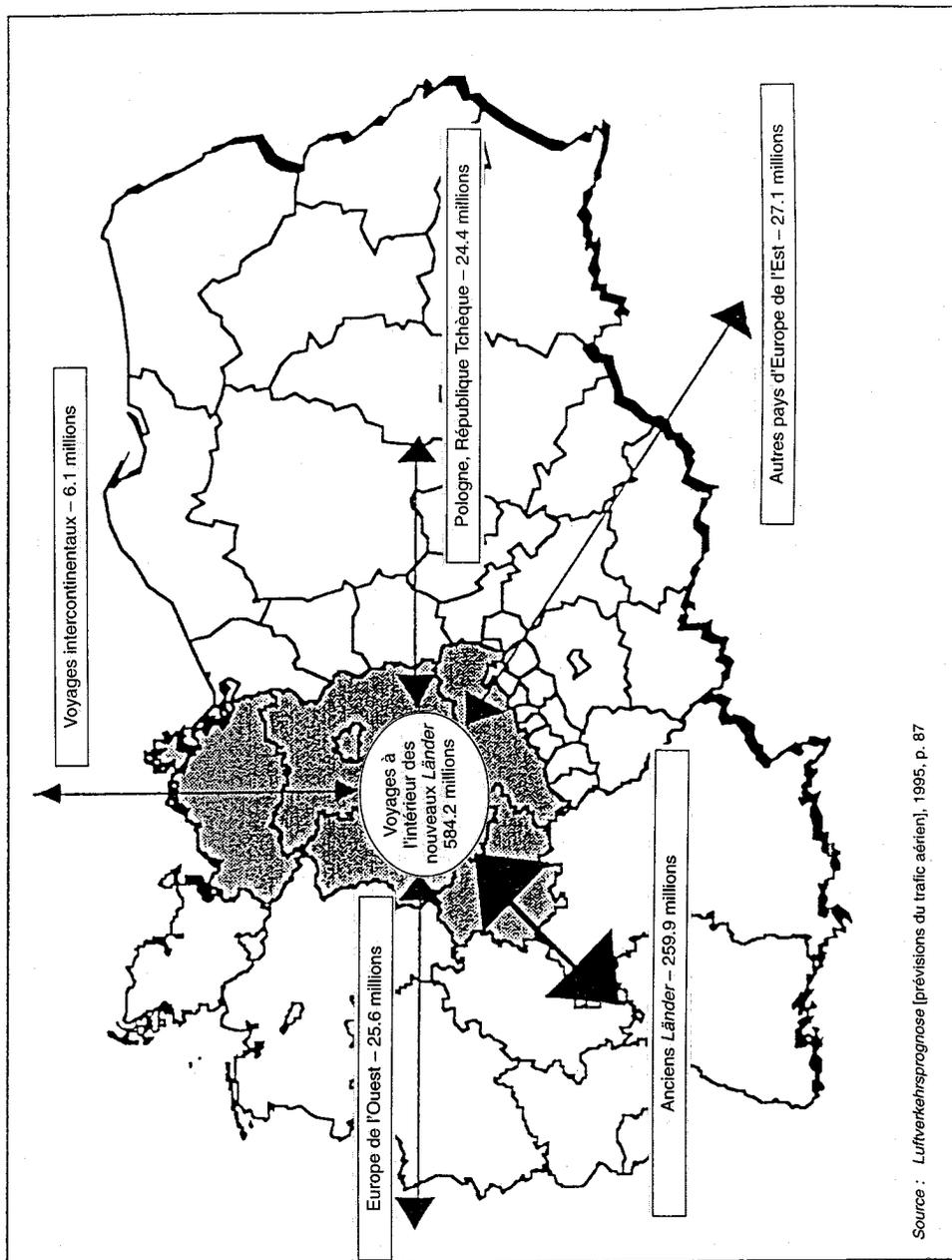
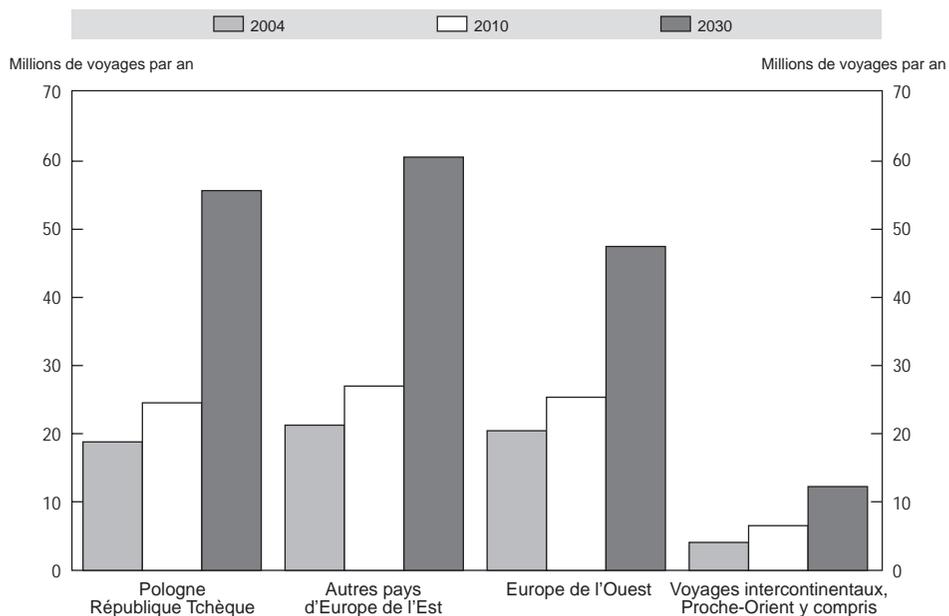


Figure 4. Nombre de voyages à longue distance en 2010  
à partir et à destination des nouveaux *Länder*



Source : Luftverkehrsprognose [prévisions du trafic aérien], 1995, p. 87

**Figure 5. Transport de voyageurs à longue distance entre les nouveaux *Länder* et l'étranger**



Source : *Lufverkehrsprognose* [prévisions du trafic aérien], 1995, p. 88.

Figure 6. Projets de développement du réseau ferroviaire entre anciens et nouveaux Länder

Nouveaux projets de transport ferroviaire

1. Lübeck/Hagenow Land  
Rostock – Stralsund
2. Hambourg – Büchen – Berlin
3. Uelzen – Salzwedel – Stendal
4. Hanovre – Stendal – Berlin
5. Helmstedt – Magdebourg – Berlin
6. Eichenberg – Halle
7. Bebra – Erfurt
8. Nüremberg – Erfurt – Halle/Leipzig  
– Berlin
9. Leipzig – Dresde

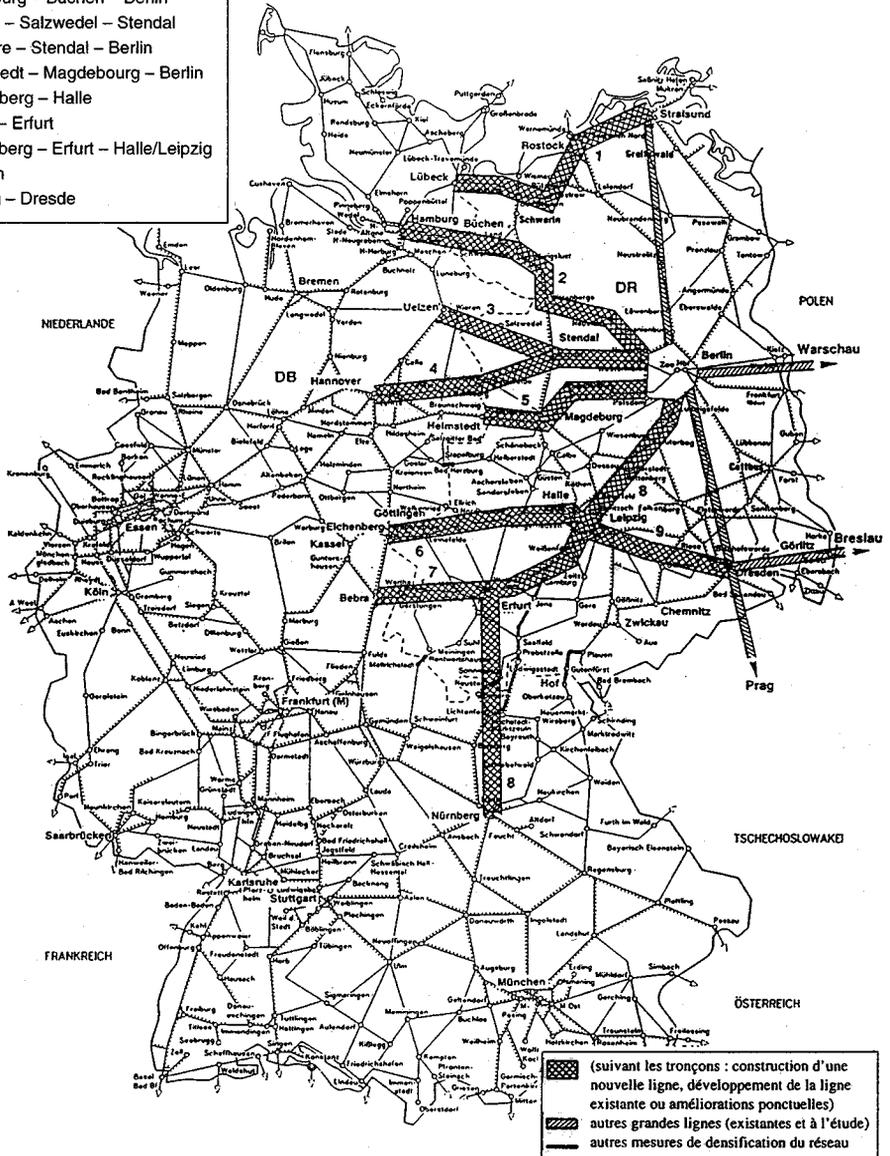
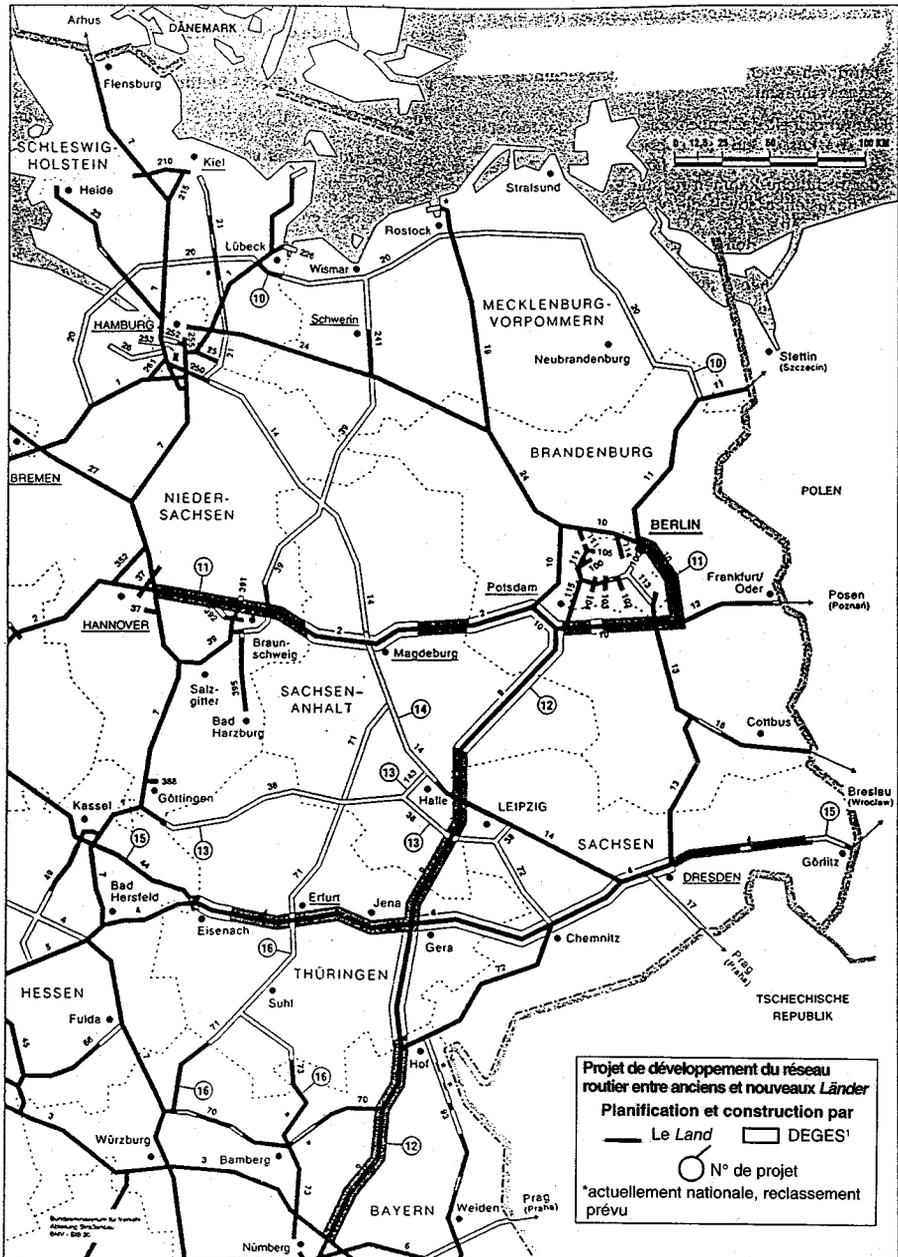


Figure 7. Projets de développement du réseau routier entre anciens et nouveaux Länder



1. DEGES Deutsche Einheit Fernstrassenplanungs- und -bau GmbH, Berlin.

Figure 8. Projets de développement du réseau fluvial entre anciens et nouveaux Länder

Projet de développement du réseau fluvial

17. Canal du Mittelland/Canal Elbe-Havel/voie navigable du cours inférieur de la Havel

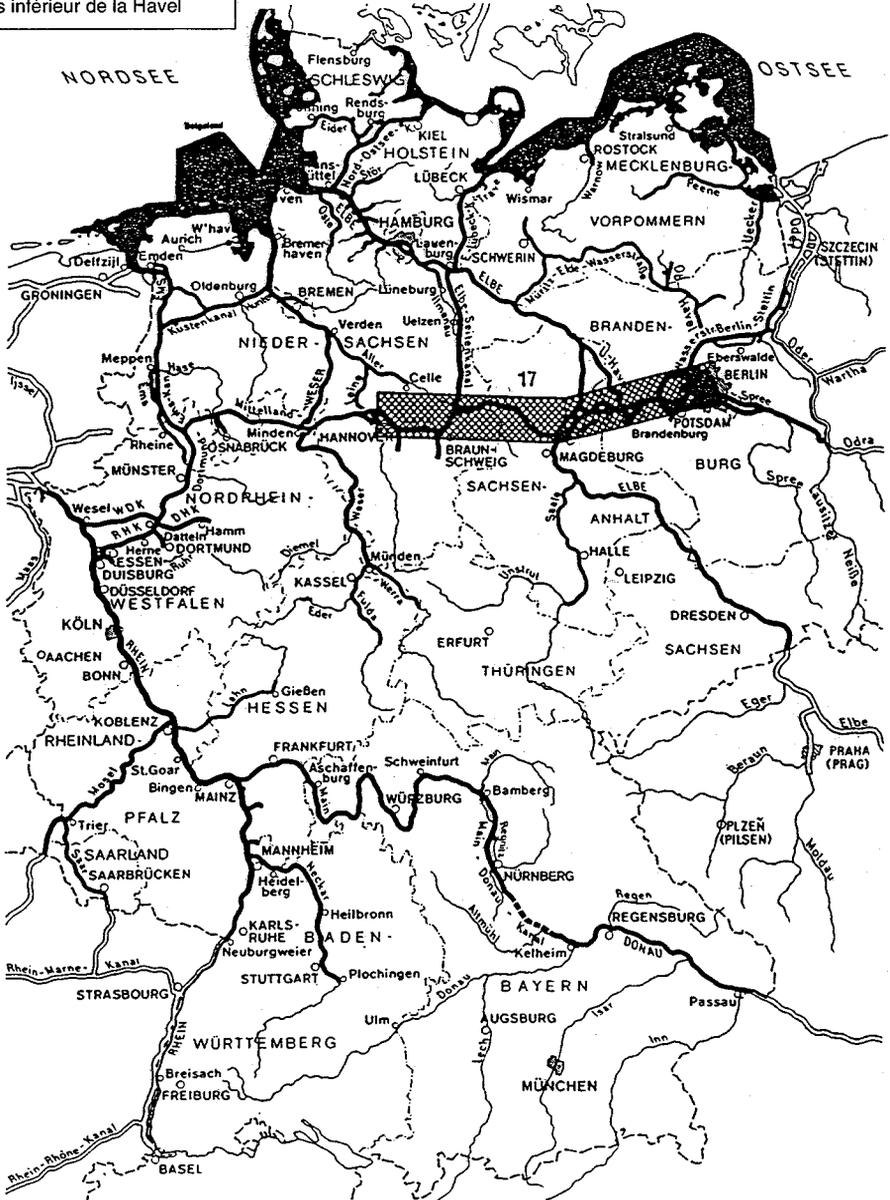


Figure 9. Réseau routier allemand

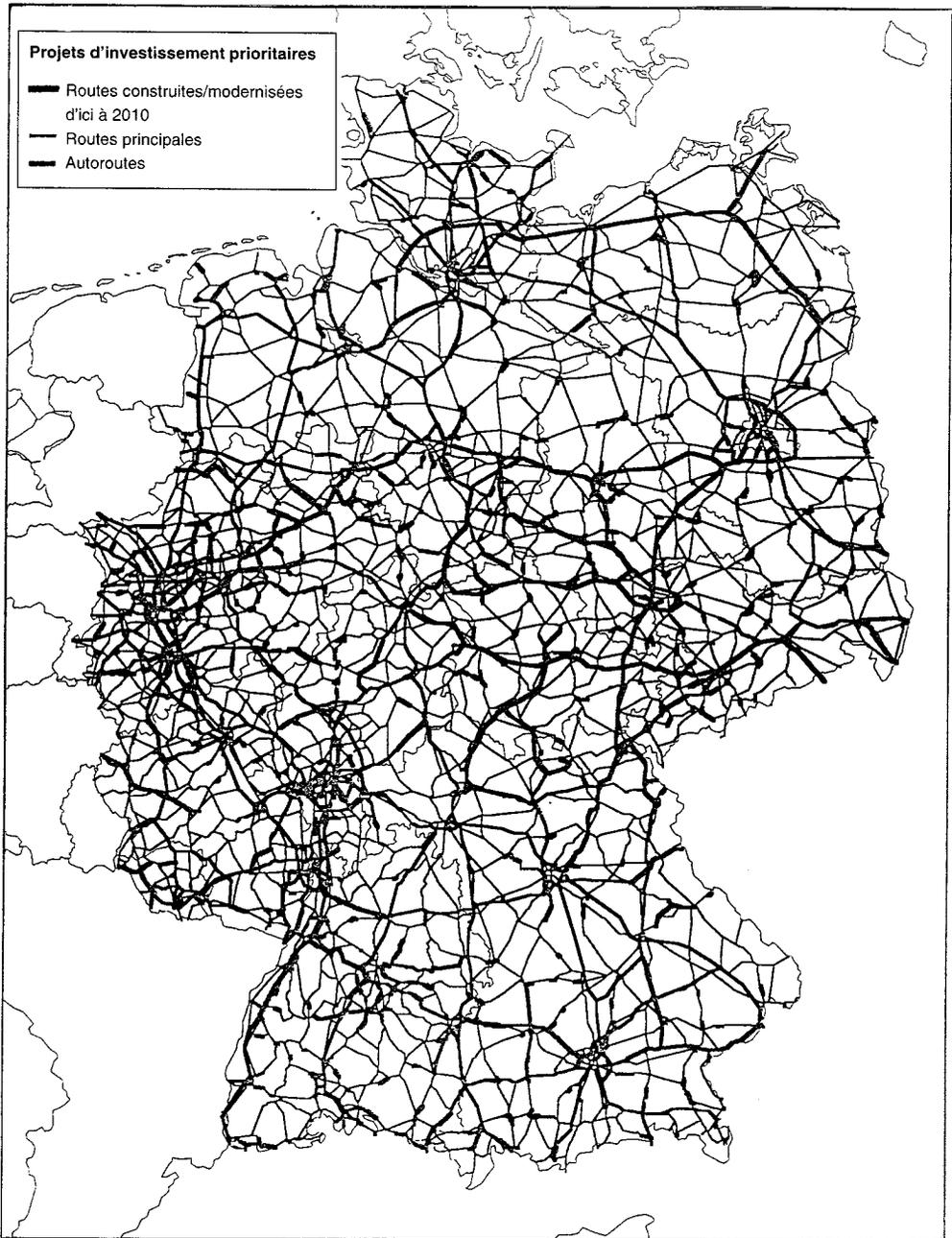
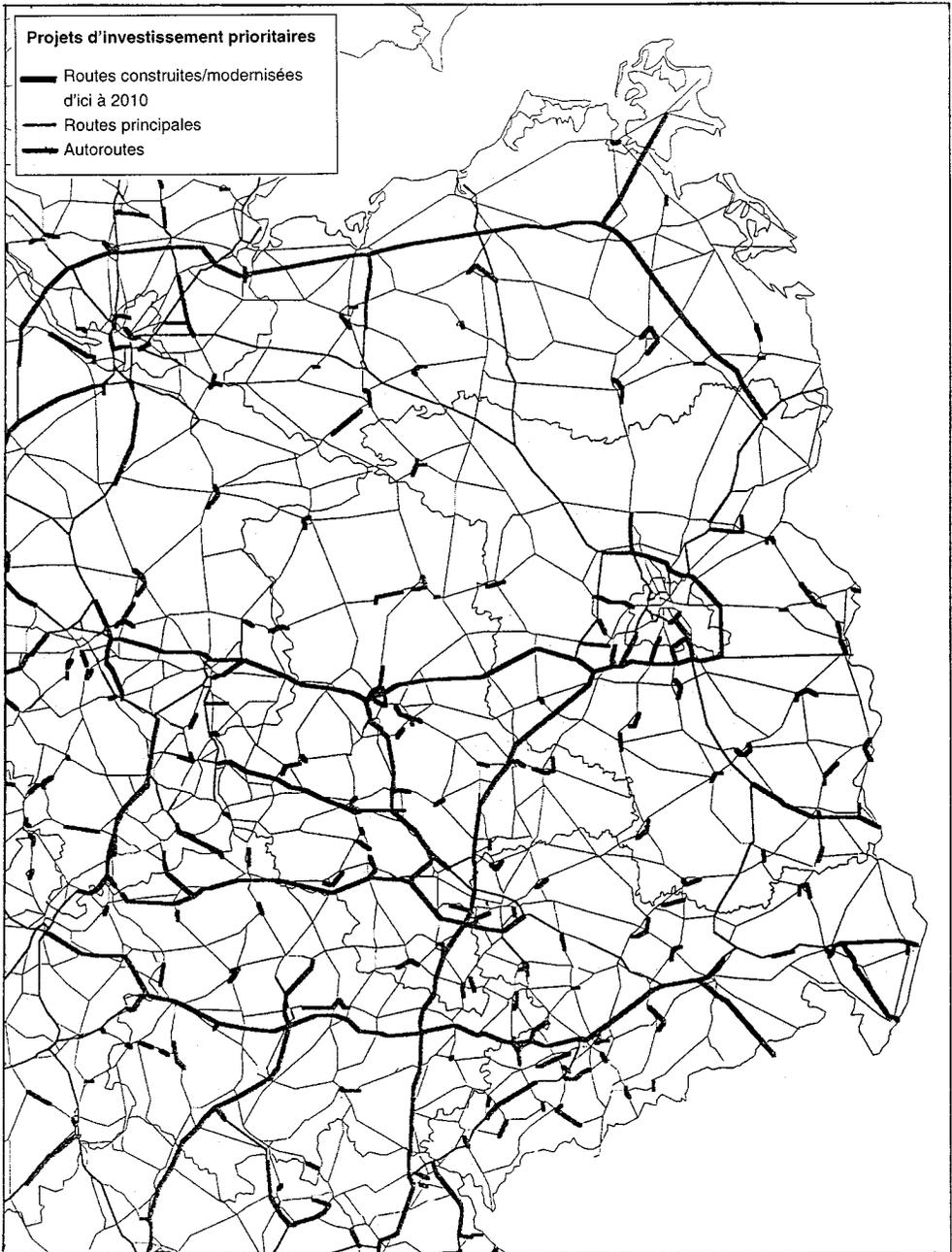


Figure 10. Réseau routier allemand (détail)



## BIBLIOGRAPHIE

Böttcher H., Funck R., Kowalski J., "*The New Europe : Political, Social and Economic Changes in Eastern European Countries and their Impacts on the Spatial Division of Labour*", in Hirodata Kohno, Peter Nijkamp (dir. de publ.), "Potential and Bottlenecks in Spatial Development", Springer Verlag, Berlin, 1993, pages 89-107.

Funck R., Kowalski J., "*Impact of Transportation Bottlenecks on Production - The Polish Case*", in : Tismer J. *et al.* (dir. de publ.), "Transport and Economic Development - Soviet Union and Eastern Europe", Duncker et Humblot, Berlin, 1987, pages 292-305.

Funck R., Kowalski J., "*Einige Thesen zur Bewertung von Ost-West-Berkehrsprojekten*" in : "Verkehrskooperation in Ost und West". Comptes rendus d'une conférence à l'Université technique de Berlin, 9-10 mars 1989, pages 103-118.

Funck H., Kowalski J., "*Innovative Behaviour, Research and Development Activities and Technology Policies in the Countries in Transition : The Case of Central Europe*", in P. Nijkamp (dir. de publ.), "Innovative Behaviour and Spatial Structures", 1995, à paraître.

Junkernheinrich M., Heimpold G., Skopp R., "*Der schwierige Weg Ostdeutschlands zur selbsttragenden Entwicklung*", in Wirtschaftsdienst, 1995, Heft 7, pages 359-365.

Kessel P. *et al.*, "*Szenario zur Verkehrsentwicklung mit der DDR und Osteuropa*", Étude réalisée pour le Ministère fédéral des Transports (FE-Nr. 98105/90), Bonn, 1990.

Kowalski J., "*Privatisierungsstrategien in Polen: eine ordnungspolitische Aufgabe*", in: Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen, 1990, B. 13, H.3., pages 337-343.

Kowalski J., "*Strukturdaten für die RGW-Länder und für Skandinavien, Ergebnisse zum Forschungsauftrag Verkehrsuntersuchung für Deutschland*", IWW, Universität Karlsruhe, 1991.

Kowalski J., 1993, "*Transport Implications of German Unification*" in Derek Hall (dir. de publ.), "Transport and Economic Development in the New Central and Eastern Europe", Belhaven, Londres, New York, 1993, pages 82-92.

Kowalski J., 1995, "*Wirtschaftsentwicklungen in Polen und die Chancen von westlichen Investoren*", in P. Friedrich, J.W. Traczynski (Hrsg), "Auslandsinvestitionen in Polen - Chancen für Joint-Ventures", Berlin Verlag, Berlin, 1995, pages 25-38.

Lipton D., Sachs J., "*Privatisation in Eastern Europe: The Case of Poland*", in : Brookings Papers on Economic Activity, 1, 1991, pages 293-341.

"*Luftverkehrsprognose für den Flughafen Dresden*", Endbericht, juillet 1995, Arthur D. Little, Mkmetric GmbH, IWW.

"*Luftverkehrsprognose für den Flughafen Leipzig-Halle*", juillet 1995, Arthur D. Little, Mkmetric GmbH, IWW.

*Plan fédéral des infrastructures de transport 1992*, Ministère fédéral des Transports, Bonn, juillet 1992.

Rothengatter W., et Kowalski J., 1991, "*Perspectives de développement des transports européens entre l'Est et l'Ouest -- Trafic voyageurs*" in "L'avenir des transports européens Est-Ouest", Conférence Européenne des Ministres des Transports, OCDE, Paris, pages 197-236.

Rothengatter W., 1995, "*Szenarien für die Verkehrs - und Wirtschaftsentwicklung*" in "Am Verkehrskollaps vorbei?", Technische Universität Berlin, comptes rendus de la Conférence 1 TUB - Verkehrstagung, 29 juin 1995, Berlin, pages 37-44.

*Strassenbaubericht*, 1995, Ministère fédéral des Transports, BT-Drucksache 13/2682, Bonn.

*Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, Ministère fédéral des Transports, Bonn, 1991.

*Verkehr in Zahlen 1995*, Ministère fédéral des Transports, Bonn, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, 1995.

AUTRICHE

**Gerd SAMMER**  
**Institut für Verkehrswesen**  
**Universität für Bodenkultur**  
**Vienne**  
**Autriche**

**Jürgen HAMADER**  
**Gerald PFEIFFER**  
**Karl REITER**  
**Forschungsgesellschaft Mobilität AMOR**  
**Graz**  
**Autriche**

page 48 blanche

## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	51
1.1. Généralités.....	51
1.2. Données de départ .....	52
1.3. Cadre statistique .....	53
2. CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT.....	54
2.1. Taux de motorisation -- voitures particulières .....	54
2.2. Taux de motorisation -- motocycles .....	55
2.3. Taux de motorisation -- autocars (à l'exclusion du transport public urbain).....	57
2.4. Taux de motorisation -- poids lourds .....	59
3. CARACTÉRISTIQUES DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT .....	60
3.1. Réseau routier .....	60
3.2. Réseau ferré et autocars .....	61
4. LES COÛTS DU TRANSPORT.....	62
4.1. Tarifs.....	62
4.2. Prix de l'énergie et des carburants .....	64

5.	CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES QUANT AUX PRÉVISIONS SUR L'ÉVOLUTION DU TRAFIC.....	65
5.1.	Établissement des scénarios .....	65
5.2.	Procédure .....	67
6.	RÉSULTATS DE L'ANALYSE ET ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DU TRANSPORT EN RÉPUBLIQUE SLOVAQUE.....	70
6.1.	Transport de voyageurs .....	70
6.2.	Transport de marchandises .....	91
7.	RÉSULTATS D'ENSEMBLE CONCERNANT L'ÉVOLUTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE.....	99
7.1.	Transport de voyageurs .....	99
7.2.	Transport de marchandises .....	101
8.	SYNTHÈSE .....	103
8.1.	Comparaison des résultats .....	103
8.2.	Conclusions .....	105
	BIBLIOGRAPHIE.....	111

Vienne et Graz, juin 1996

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Généralités

L'évolution des transports joue un rôle central dans les changements affectant l'économie et l'environnement. Le passage de l'économie planifiée à l'économie de marché, qui a actuellement lieu dans les pays de l'ancien bloc soviétique, est l'occasion de nombreux choix qui déterminent les évolutions à venir. Dans le cadre de l'économie planifiée, la réglementation étatique qui régnait dans ces pays a longtemps privilégié les transports publics -- pour les voyageurs comme pour les marchandises. Cela s'est traduit, à la différence des pays industrialisés d'Europe occidentale, par une part très importante des transports publics dans le secteur des transports en général. Or, aujourd'hui, les pays industrialisés occidentaux s'efforcent eux aussi -- pour des raisons environnementales -- d'accroître le rôle du transport public (par voie ferrée), après un long déclin parallèle à l'essor du transport routier individuel. Dans ce contexte, une question essentielle se pose au secteur des transports dans les pays en transition d'Europe de l'Est.

*Est-il possible, pour ces pays, de tirer parti des expériences ouest-européennes et, pour des raisons environnementales, d'éviter de suivre le même schéma d'évolution, marqué par le déclin du transport public ?*

Cette question mérite réflexion, même si les évolutions des dernières années rendent une telle évolution hautement hypothétique. Ce document analyse l'évolution passée des transports dans deux pays en transition : la République Slovaque et la République Tchèque, et détermine les marges de manoeuvre en fonction de différents scénarios économiques. Cette communication se fonde sur une étude consacrée aux possibilités d'utiliser plus rationnellement l'énergie dans le secteur des transports des deux pays envisagés. L'étude en question a été commandée par l'Agence autrichienne de la Maîtrise de l'Énergie et par le Ministère autrichien de l'Environnement, à Vienne, en 1994. Ses résultats ont servi au Gouvernement autrichien à proposer son soutien aux deux pays concernés dans le cadre de la restructuration de leur

secteur énergétique. C'est la raison pour laquelle la dernière année analysée est 1992. Les prévisions s'étendent ensuite jusqu'en 2011. Lors de l'établissement du présent document, ses auteurs ont vérifié dans quelle mesure les prévisions correspondaient à la réalité pour les années 1993 et 1994. Ils en ont tiré les observations suivantes :

- le volume des données statistiques disponibles dans le domaine des transports a diminué depuis la séparation de la Tchécoslovaquie en deux États souverains ;
- les données collectées sur la situation réelle concordent avec les prévisions, compte tenu des tolérances usuelles.

## **1.2. Données de départ**

La question de la précision des données utilisées et des résultats des prévisions appelle deux remarques :

- La collecte des données de départ a été effectuée par des experts tchèques et slovaques. Un problème s'est posé à cette occasion : seul un petit nombre des données-clés collectées sont constituées de statistiques originelles. C'est bien sûr dans le domaine du transport public que la situation statistique était la plus favorable, dans la mesure où ce domaine était totalement détenu par l'État jusqu'en 1989. L'appareil statistique concernant le chemin de fer et les autocars était donc très conséquent. Cependant, du fait du système d'économie planifiée, il faut considérer qu'un grand nombre de données de cette époque ne correspondent pas à la réalité. Le principal était en effet la réalisation du plan, et, bien souvent, il s'agissait de respecter ses objectifs au moins sur le plan statistique, à défaut de pouvoir le faire dans la réalité.
- La prévision est une activité difficile dans une situation stable. Elle est d'autant plus délicate lorsque les pays envisagés se trouvent en phase de transition. Il convient d'en tenir compte dans l'interprétation des résultats.

### 1.3. Cadre statistique

Les données sur la demande de transport figurant dans cette contribution concernent le trafic annuel pour les modes et types de transport suivants :

- Transport de voyageurs (*les abréviations qui sont indiquées en majuscules et entre parenthèses, sont celles utilisées dans la suite du texte et dans les graphiques*) :
  - transport motorisé individuel (voitures particulières et motocycles : VP et MOTO),
  - autocar (CAR),
  - voie ferrée (TRAIN),
  - transports publics urbains à courte distance (VILLE),
  - transport aérien et par voies navigables.

Même si ce document est censé se concentrer sur le transport interurbain, il importe néanmoins pour des raisons statistiques et de comparaison, de tenir compte du transport urbain de voyageurs. C'est la raison pour laquelle les transports publics urbains de proximité sont également pris en compte. Faute d'autres statistiques disponibles, le transport motorisé individuel a été déterminé à partir du parc automobile, ce qui empêche de distinguer le transport urbain et le transport interurbain pour ce mode de transport.

- Transport de marchandises :
  - transport par poids lourds (PL),
  - voie ferrée (TRAIN)
  - avion (AIR)
  - voies navigables (BATEAU).

## 2. CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT

### 2.1. Taux de motorisation -- voitures particulières

Le parc de voitures particulières n'a cessé de se développer depuis 1975. Il a été multiplié par cinq au cours des 20 dernières années. Depuis deux ans, la République Slovaque connaît une stagnation sur ce plan.

Indicateur majeur du transport individuel, le taux de motorisation dans la population slovaque est passé de 74 à 183 véhicules pour 1 000 habitants entre 1975 et 1994 (Figure 2.1-1). Il est intéressant de noter l'absence d'inflexion de la tendance pendant les premières années de la transition. Comme nous l'avons dit, c'est seulement depuis deux ans que l'on constate une stagnation. Le taux de motorisation est supérieur d'environ 30 pour cent en République Tchèque. La Figure 2.1-2 présente une comparaison internationale du taux de motorisation pour les voitures particulières.

Figure 2.1-1. Taux de motorisation en République Slovaque et en République Tchèque par rapport à l'Autriche

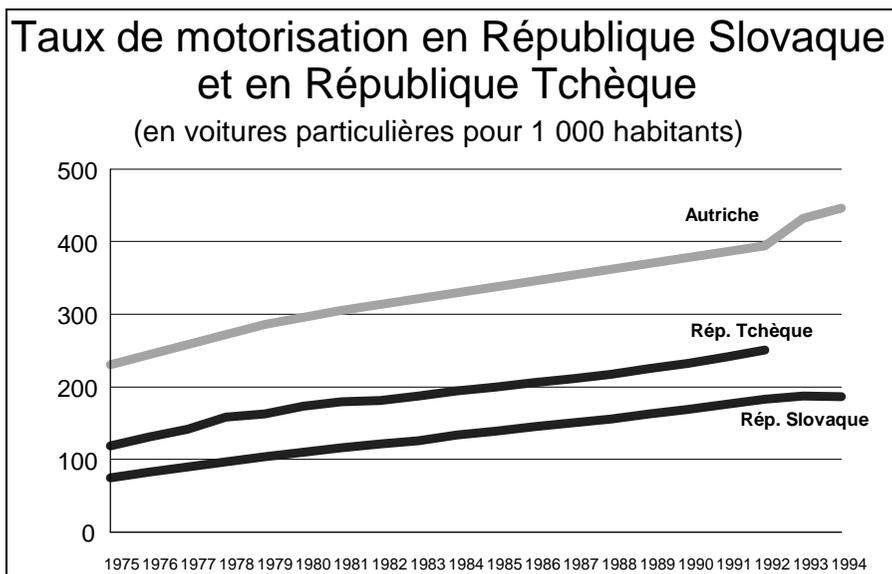
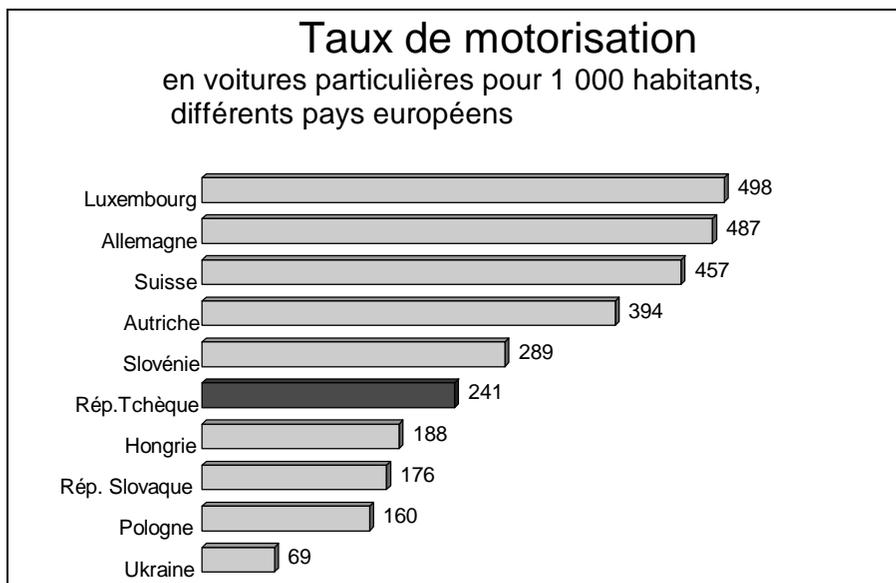


Figure 2.1-2. **Taux de motorisation en 1991 dans différents pays européens (Fédération Routière Internationale, 1992)**



L'âge moyen des véhicules en République Slovaque est passé de 10.9 ans en 1975 à 9.7 ans en 1992. En Autriche, il est d'environ 6 ans.

Le kilométrage spécifique annuel par voiture particulière avoisine 8 000 kilomètres/an depuis 10 ans, soit environ 40 pour cent de moins que dans les pays industrialisés d'Europe occidentale.

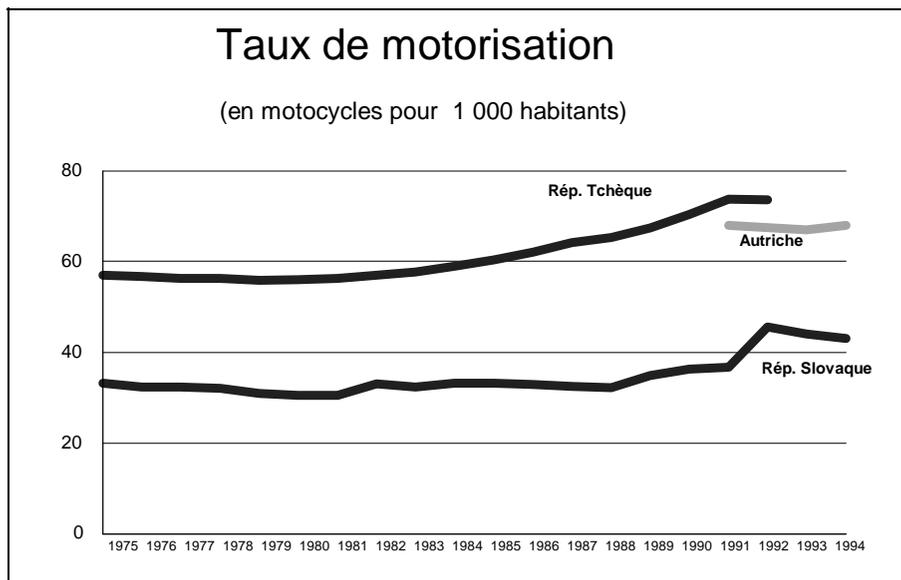
Le taux d'occupation moyen a diminué, passant de 2 personnes/trajet en 1975 à 1.7 personne en 1992. Il se rapproche ainsi de la moyenne ouest-européenne (1.2 en Autriche).

## 2.2. Taux de motorisation -- motocycles (MOTO)

Après avoir augmenté régulièrement à un rythme annuel proche d'un demi pour cent entre 1975 et 1988, le taux de motorisation en termes de motocycles a tout d'abord rapidement progressé à partir de 1988, avant de connaître une stagnation depuis quelques années (Figure 2.2-1).

A titre de comparaison, cette Figure fait également apparaître les chiffres relatifs à l'Autriche depuis 1991 (67.2 motos pour 1 000 habitants). Le Tableau 2.2-1 permet quant à lui une comparaison à l'échelle européenne.

**Figure 2.2-1. Taux de motorisation -- motos en République Slovaque et en République Tchèque**



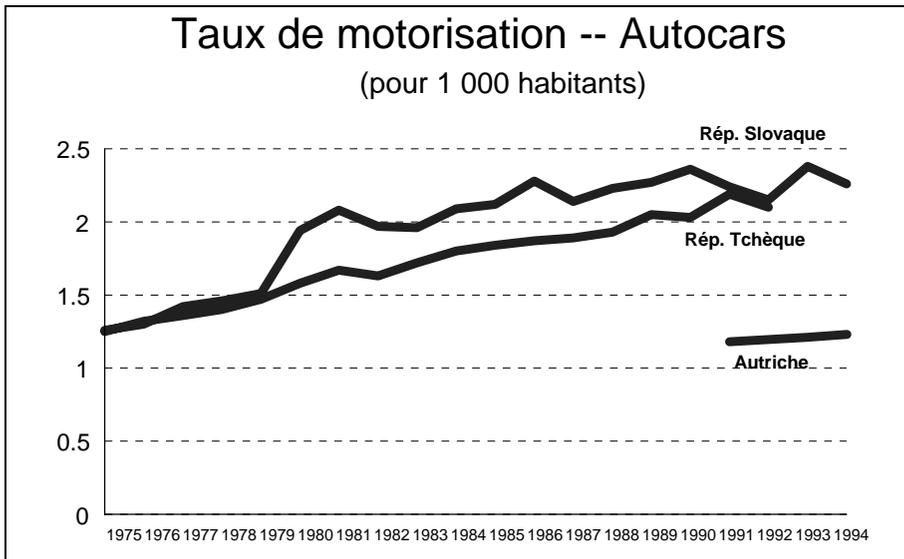
**Tableau 2.2-1. Taux de motorisation -- motos dans différents pays européens en 1991 (Fédération Routière Internationale, 1992)**

Italie	121	Bulgarie	54	Pologne	37
Suisse	110	Allemagne	37	Hongrie	36
Autriche	67	Rép. Slovaque	37	Slovénie	8

### 2.3. Taux de motorisation -- autocars (à l'exclusion du transport public urbain)

La période postérieure à 1990 a été caractérisée par une nette progression du parc d'autocars. Cependant, cette tendance s'est maintenant inversée.

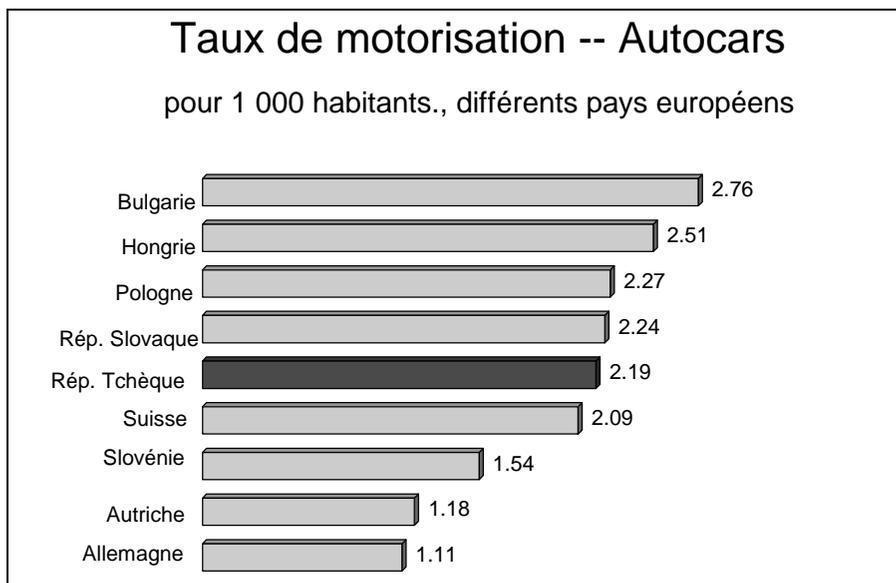
Figure 2.3-1. Taux de motorisation -- autocars en République Slovaque et en République Tchèque par rapport à l'Autriche



Ce taux de motorisation très élevé par rapport aux pays industrialisés occidentaux tient au projet de permettre l'accessibilité de tout point du territoire national par les moyens de transports publics. Cet aspect socio-politique se fonde sur un rejet idéologique du transport motorisé individuel et ne pourra être maintenu à l'avenir.

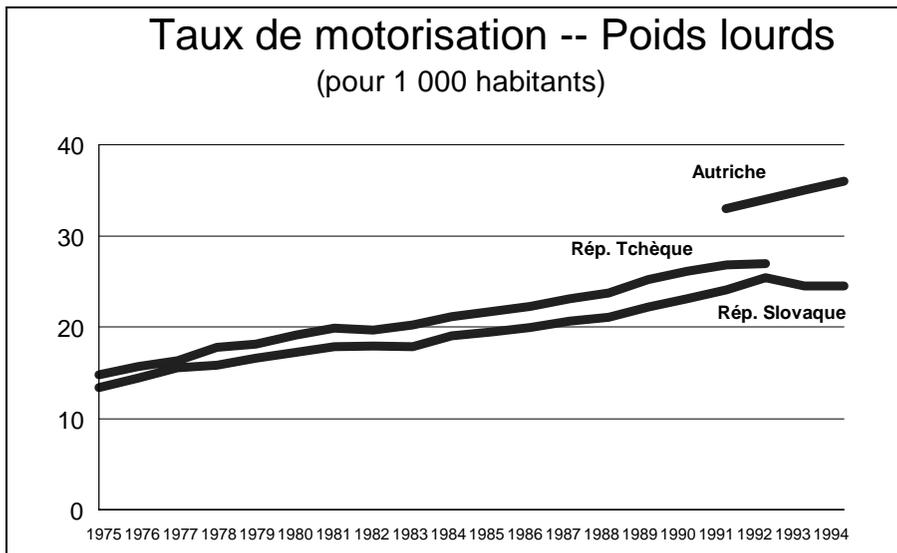
La Figure 2.3-2 illustre le taux de motorisation traditionnellement élevé des autocars dans les pays de l'ex-bloc soviétique, par comparaison avec certains pays industrialisés ouest-européens.

Figure 2.3-2. **Taux de motorisation dans différents pays européens**  
(Fédération Routière Internationale, 1992)



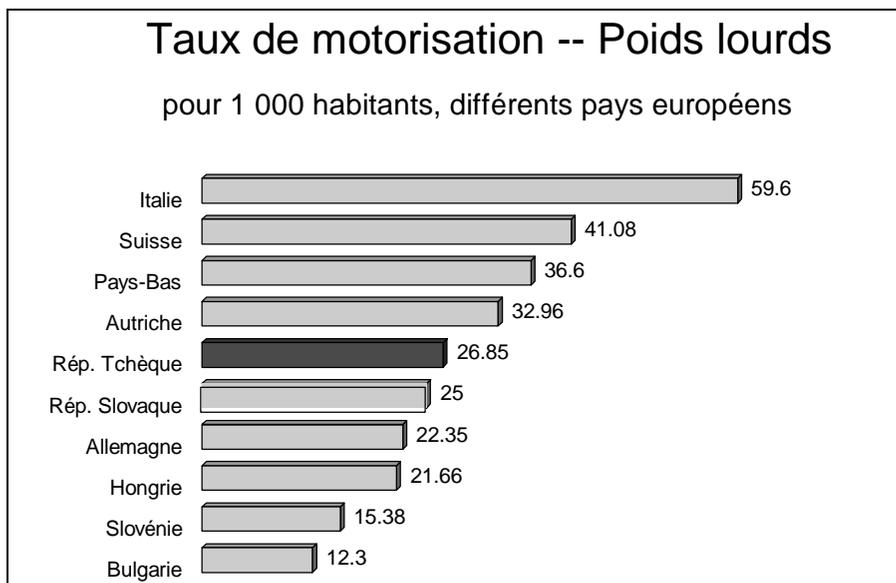
## 2.4. Taux de motorisation -- poids lourds

Figure 2.4-1. **Taux de motorisation -- poids lourds en République Slovaque et en République Tchèque**



En 1994, la République Slovaque comptait 25 poids lourds pour 1 000 habitants, ce qui est nettement inférieur au niveau autrichien (33). La majeure partie du transport de marchandises est traditionnellement assurée par voie ferrée. Il faut néanmoins s'attendre à de nets changements dans ce domaine au cours des prochaines années. La Figure 2.4-2 compare là encore la situation entre différents pays européens.

Figure 2.4-2. Taux de motorisation -- poids lourds dans différents pays européens entre 1975 et 1992 (Fédération Routière Internationale, 1992)

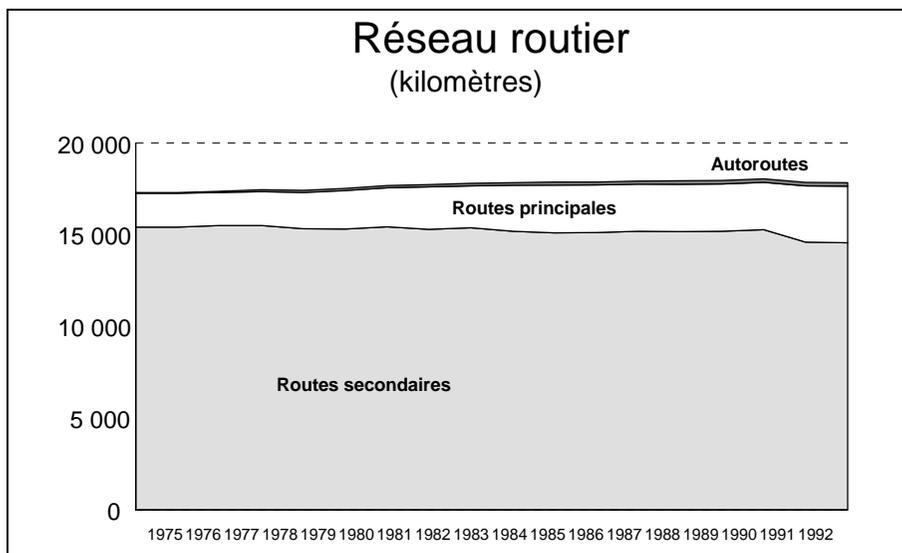


### 3. CARACTÉRISTIQUES DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (RÉPUBLIQUE SLOVAQUE)

#### 3.1. Réseau routier

Même si la longueur totale du réseau routier (Figure 3.1-1) a très peu changé au cours des 20 dernières années, la structure de ce réseau a évolué dans le sens d'une plus grande qualité.

Figure 3.1-1. Le réseau routier slovaque entre 1975 et 1992



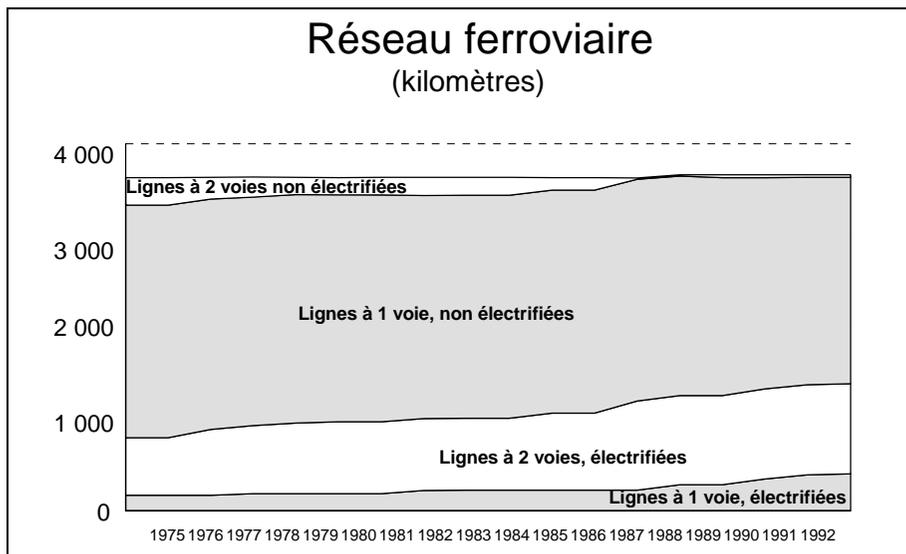
Cette amélioration repose presque uniquement sur la transformation de routes secondaires en routes principales. La longueur des autoroutes a certes quadruplé, mais elle ne représente encore que 200 kilomètres. En 1992, le réseau routier comptait au total 17 855 kilomètres. En Autriche, sur une surface à peu près deux fois plus étendue que la République Slovaque, il atteint 105 000 kilomètres. Les prochaines années devraient connaître un faible développement du réseau routier slovaque, censé passer à 18 274 kilomètres (+ 2.3 pour cent).

### 3.2. Réseau ferré et autocars (transport régional et longue distance)

Même s'il ne s'est guère étendu au cours des 20 dernières années (Figure 3.2-1), le réseau ferré slovaque a vu son électrification progresser peu à peu : environ 38 pour cent en 1992, contre 55 pour cent en Autriche. En 1992, ce réseau ferré slovaque représentait 3 661 kilomètres. Un récent projet de développement concernant ce réseau ne prévoit pas de constructions nouvelles d'ici 2010. La précarité de la situation financière permettra tout juste, au cours des prochaines années, de procéder aux travaux d'entretien et de modernisation

absolument nécessaires. Quant au réseau couvert par le transport en autocar, il s'est étendu au rythme de 2 pour cent par an depuis 1975, pour atteindre 124 916 kilomètres en 1991.

Figure 3.2-1. Le réseau ferroviaire slovaque entre 1975 et 1992

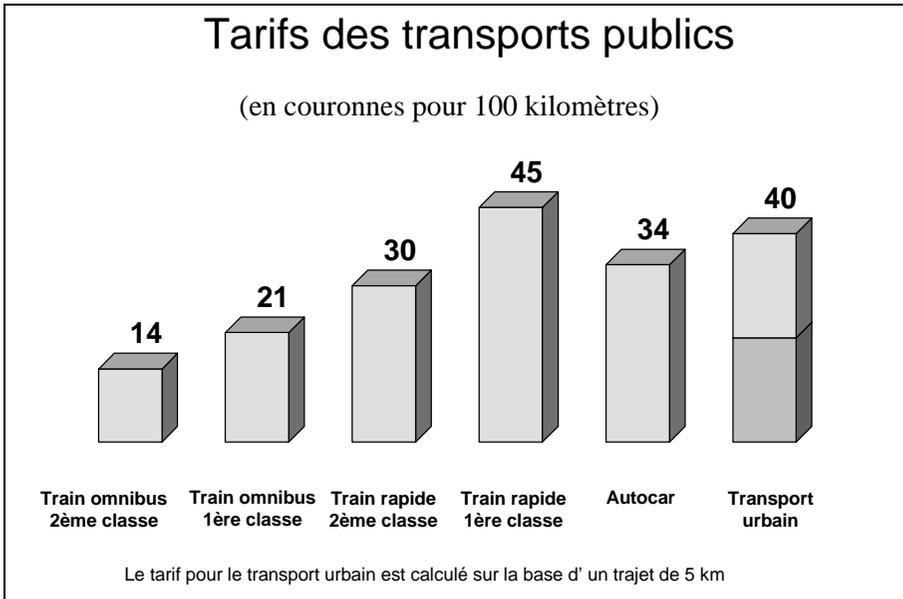


## 4. LES COÛTS DU TRANSPORT

### 4.1. Tarifs

Dans le cadre de l'économie planifiée, les tarifs des transports publics étaient totalement découplés du marché et des critères de rentabilité. Cela explique qu'en 1992, ils n'avaient pas varié depuis 20 ans. La Figure 4.1-1 compare les tarifs des différents moyens de transports publics.

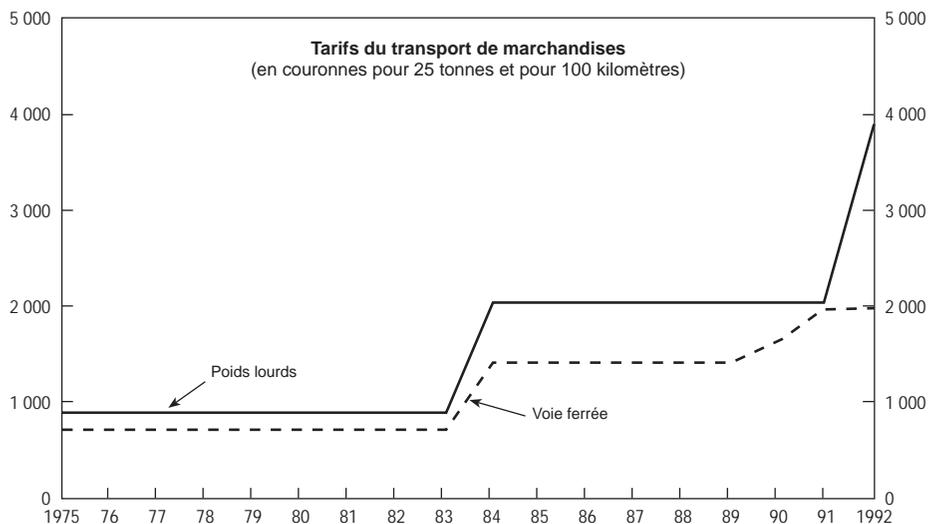
Figure 4.1-1. **Tarifs dans les transports publics en République Slovaque et en République Tchèque**



C'est uniquement au niveau des transports urbains qu'on a assisté à un doublement des tarifs, en 1990 (de 1 à 2 couronnes par trajet).

Les prix sont également restés longtemps au même niveau dans le transport de marchandises. Cependant, dans ce domaine, les premières augmentations datent de 1984 (Figure 4.1-2). Les tarifs du transport de marchandises ont été déréglementés à compter du 1er novembre 1993.

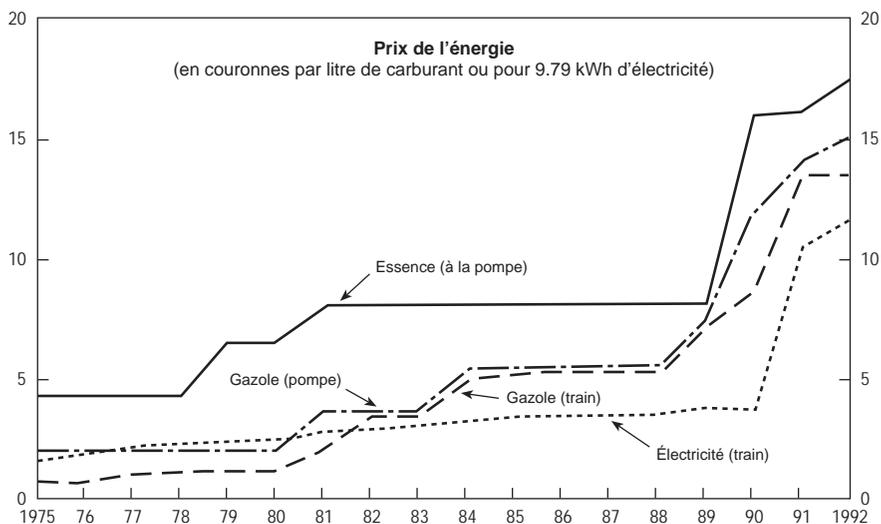
**Figure 4.1-2. Tarifs dans le transport de marchandises en République Slovaque et en République Tchèque**



## 4.2. Prix de l'énergie et des carburants

A l'époque de l'économie planifiée, le prix des sources d'énergie -- électricité et carburants -- ne dépendait ni du marché, ni des coûts de production. La Figure 4.2-1 illustre l'évolution de ces prix pour le transport privé et pour l'exploitation du réseau ferré. Il a fallu attendre 1991 pour que ces prix rejoignent le niveau réel du marché. En 1992, les taxes sur les carburants représentaient 55 pour cent du prix de vente pour l'essence et 68 pour cent pour le gazole.

Figure 4.2-1. **Prix de l'électricité et des carburants en République Slovaque et en République Tchèque**



## 5. CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES QUANT AUX PRÉVISIONS SUR L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

### 5.1. Établissement des scénarios

Les prévisions quant à l'évolution du trafic ont été établies à partir des données collectées de 1971 à 1992. Pour établir des prévisions dans le domaine des transports, il importe par ailleurs de disposer d'estimations relatives à l'évolution de l'économie. Or, il n'a été possible ni pour la République Slovaque ni pour la République Tchèque d'obtenir auprès de sources nationales ou d'organismes internationaux des prévisions économiques à plus d'un an.

Afin de compenser autant que faire se peut cet inconvénient, les prévisions du trafic ont été établies en fonction de trois scénarios qui représentent trois éventualités différentes d'évolution du trafic. Chacun de ces trois scénarios décrit l'évolution vraisemblable du trafic dans un contexte économique différent en supposant par ailleurs une situation de *statu quo* ; c'est-à-dire sans tenir compte de l'incidence sur le trafic d'interventions de grande ampleur qui ne seraient pas actuellement prévisibles. En d'autres termes, ces scénarios

décrivent l'évolution sur les plans du trafic et de l'énergie en l'absence de modification importante dans la politique actuelle des transports ou dans le degré d'intervention de l'État. Ces trois scénarios sont donc fondés en principe sur l'évolution du trafic qu'ont connue les pays d'Europe occidentale au cours des 20 dernières années. Sachant que l'évolution de l'économie à moyen et long termes est très difficile à prévoir, le scénario à hypothèse moyenne (poursuite de la tendance, ou scénario de "référence") a été complété par deux scénarios : à hypothèse haute ("prospérité") et basse ("stagnation").

– ***Hypothèse moyenne : "référence"***

Ce scénario, que nous appellerons *référence* dans la suite de cette communication, part de l'hypothèse d'une croissance économique lente, mais néanmoins positive en République Slovaque. Il se caractérise par un lent retour au vert des grands indicateurs économiques au cours des prochaines années, avec ensuite une croissance économique modérée. Concernant le taux de motorisation en termes de voitures particulières, ce scénario correspond à une poursuite de la tendance actuelle.

– ***Hypothèse haute : "prospérité"***

Ce scénario représente la variante optimiste du développement économique. Il se fonde sur un changement rapide par rapport aux évolutions des dernières années. Cette *prospérité* économique est liée à une croissance importante dès les prochaines années.

– ***Hypothèse basse : "stagnation"***

Ce scénario part d'une poursuite de la stagnation économique que connaît le pays depuis 1989 et suppose une longue récession. Dans ce schéma de *stagnation*, il ne faut pas s'attendre à un assainissement de l'économie au cours des 10 prochaines années.

L'horizon des prévisions a été fixé en 2011 parce que l'on disposait de prévisions comparables relatives à d'autres pays pour la même période. La principale source de comparaison est constituée par l'évolution du transport au cours des 50 dernières années et par les prévisions établies jusqu'en 2011 pour l'Autriche et d'autres pays d'Europe occidentale.

## 5.2. Procédure

Les prévisions ont été établies séparément pour le transport de voyageurs et de marchandises, en fonction des types et des modes de transport définis à la section 1.3 et conformément au schéma hiérarchique représenté à la Figure 5.2-1.

Deux modèles ont été utilisés pour le transport de voyageurs comme pour celui de marchandises. Celui de la Figure 5.2-1 représente l'approche ascendante, qui s'applique à tous les moyens de transport pour lesquels le taux de motorisation constitue une grandeur caractéristique. Cela correspond essentiellement aux moyens de transport privés : voitures particulières, motocycles ou poids lourds, notamment. Prenant pour exemple le cas des voitures particulières, cette Figure représente les variables d'entrées et les étapes permettant d'arriver au résultat recherché. Des données globales, telles que les prestations de transport en voyageurs-kilomètres ou la consommation totale d'énergie, ont été utilisées pour des raisons de contrôle et de calibrage du système.

Dans le cadre de la méthode descendante, au contraire, nous sommes partis d'une prévision concernant l'ensemble de la prestation de transport pour les personnes et les marchandises, pour arriver, en tenant compte de la répartition de la prestation de transport telle que déjà déterminée par l'approche ascendante, à la part de la prestation de transport concernant les autres moyens de transport. La Figure 5.2-2 en donne un exemple pour les autocars.

Figure 5.2-1. **Modèle de prévision ascendant -- l'exemple du transport en voitures particulières**

**Modèle ascendant**

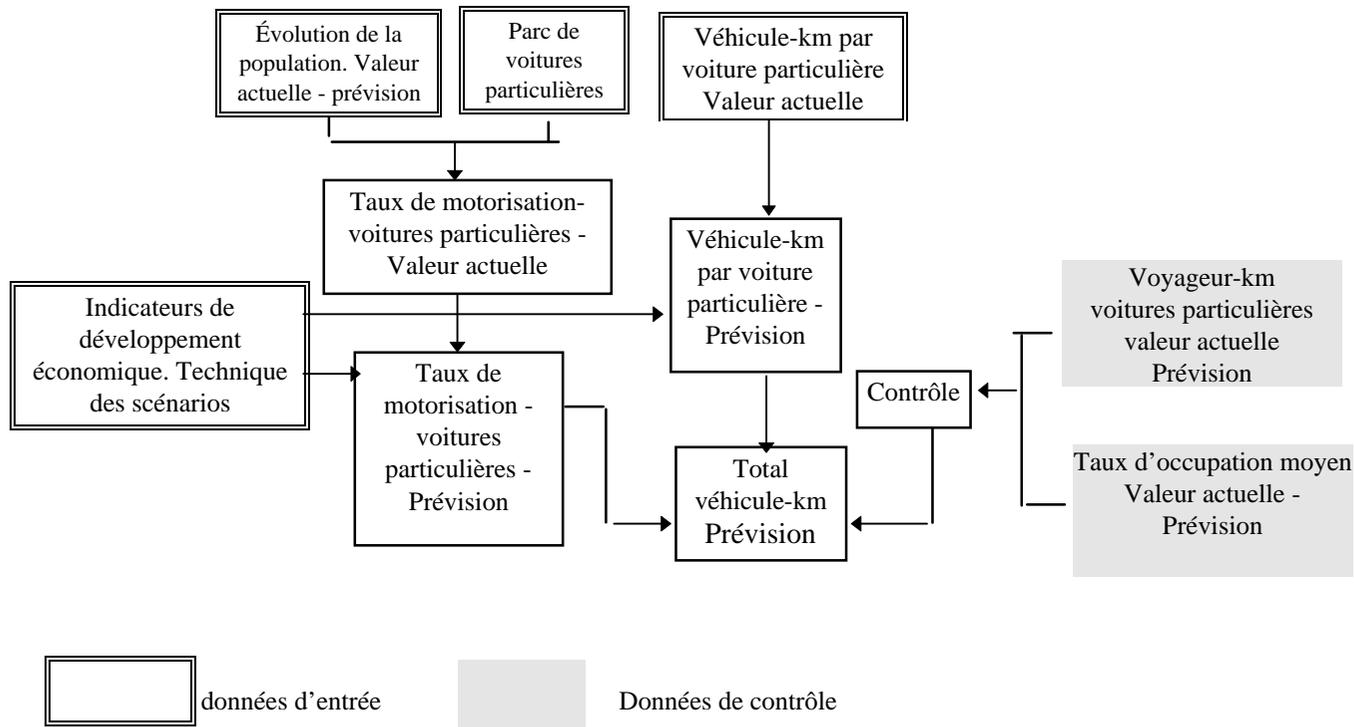
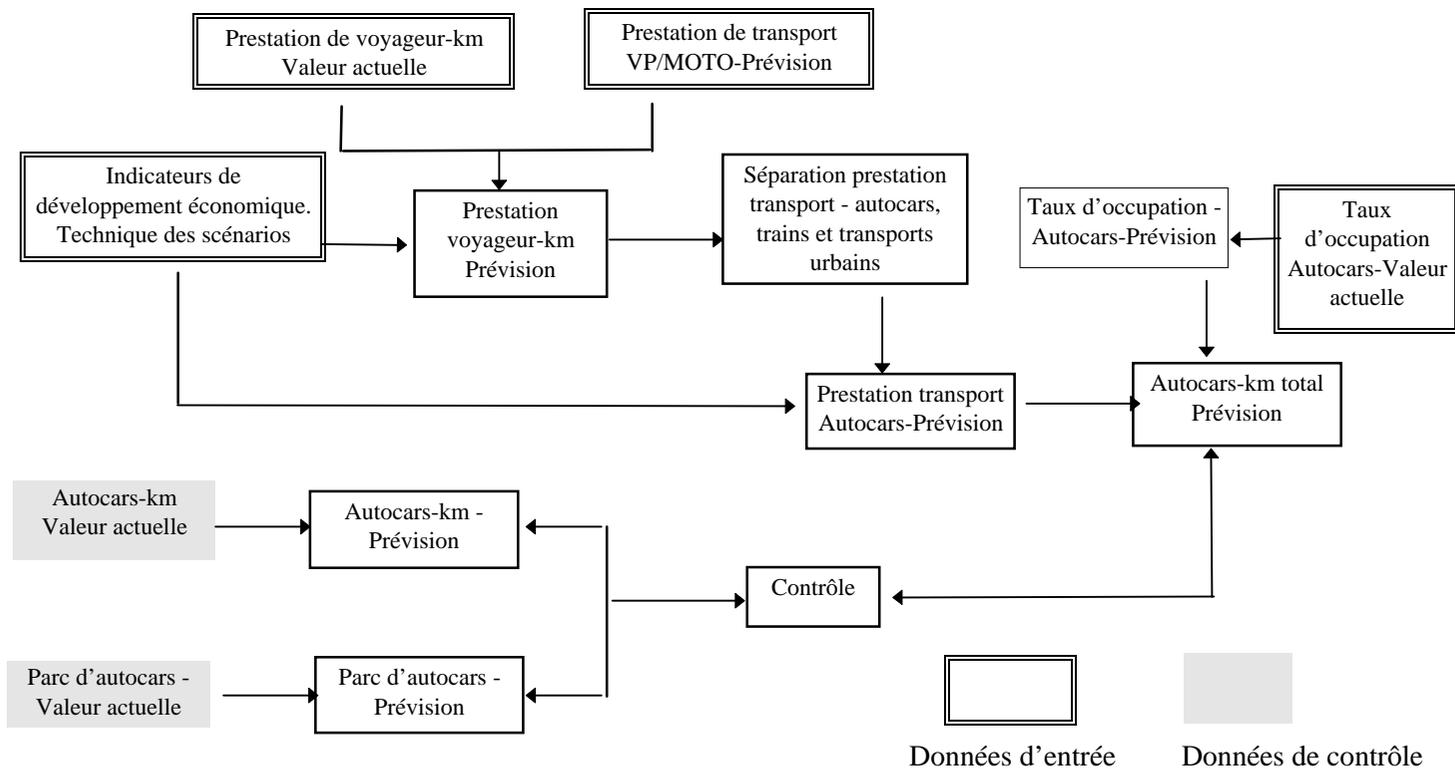


Figure 5.2-2. **Modèle de prévision descendant -- L'exemple des autocars**  
**Modèle descendant**

69



## 6. RÉSULTATS DE L'ANALYSE ET ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DU TRANSPORT EN RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

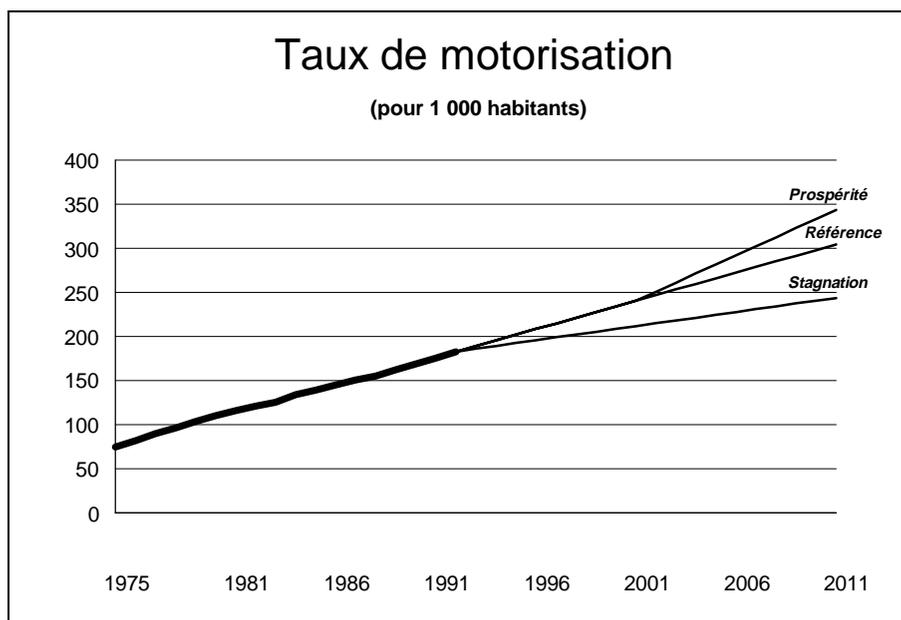
Pour des raisons de place, nous nous limiterons ici aux résultats détaillés de l'analyse et des prévisions de transport en République Slovaque. Les résultats généraux relatifs à la République Tchèque sont indiqués à la section suivante.

### 6.1. Transport de voyageurs

#### 6.1.1. Voitures particulières

Les prévisions relatives aux voitures particulières partent du taux de motorisation. L'évolution de cet indicateur présente le même profil dans le monde entier, ce qui permet des prévisions extrêmement fiables. Ce profil correspond à une courbe de saturation dont la valeur maximale diffère selon les pays, en fonction de facteurs topographiques, sociaux et économiques.

Figure 6.1-1.1 **Taux de motorisation -- voitures particulières**  
**entre 1975 et 2011 pour la République Slovaque**



Le taux de motorisation est actuellement de 183 voitures particulières pour 1 000 habitants. Dans le scénario de *référence*, l'évolution qu'a connue le pays depuis 1971 (+ 6.4 automobiles/1 000 habitants et par an) se poursuit jusqu'en 2011 (305/1 000 habitants), ce qui correspond globalement au niveau autrichien en 1981. Dans le scénario *stagnation*, l'évolution est deux fois plus lente (+ 3.2 automobiles/1 000 habitants et par an). Le scénario *prospérité* correspond quant à lui au scénario de *référence* jusqu'en 2001, avant d'adopter le profil de croissance annuelle de l'Autriche (+ 10.3 automobiles/1 000 habitants et par an) [Sammer, 1989]. Les chiffres pour 2011 sont ainsi compris entre 244 et 344 voitures particulières/1 000 habitants, soit le niveau de l'Autriche, respectivement en 1976 et en 1986. Le graphique montre clairement qu'aucun affaiblissement de la tendance dû à un phénomène de saturation n'est à attendre d'ici 2011 en République Slovaque. Il faudra pour cela attendre que le taux de motorisation avoisine 500 voitures particulières/1 000 habitants.

En se fondant sur le taux de motorisation, on déduit ensuite le nombre moyen de véhicules-kilomètres et la prestation de transport en voyageurs-kilomètres en voitures particulières, à partir du kilométrage moyen parcouru en voitures particulières et du taux d'occupation moyen de ces véhicules. Toutes ces données sont annuelles.

Dans chacun des trois scénarios, il faut s'attendre à une croissance du nombre total de véhicules-kilomètres pour les voitures particulières. Cette croissance à l'horizon 2011 s'inscrit dans une fourchette comprise entre 45 pour cent en cas de *stagnation* et 240 pour cent en cas de *prospérité*.

Figure 6.1.1.2. Nombre total de véhicules-kilomètres -- voitures particulières entre 1975 et 2011 en République Slovaque

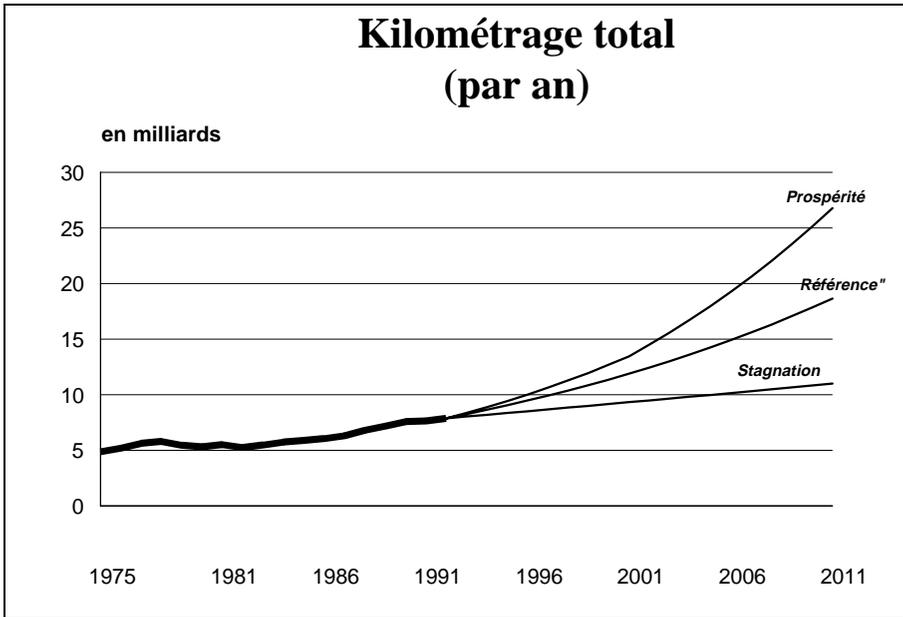
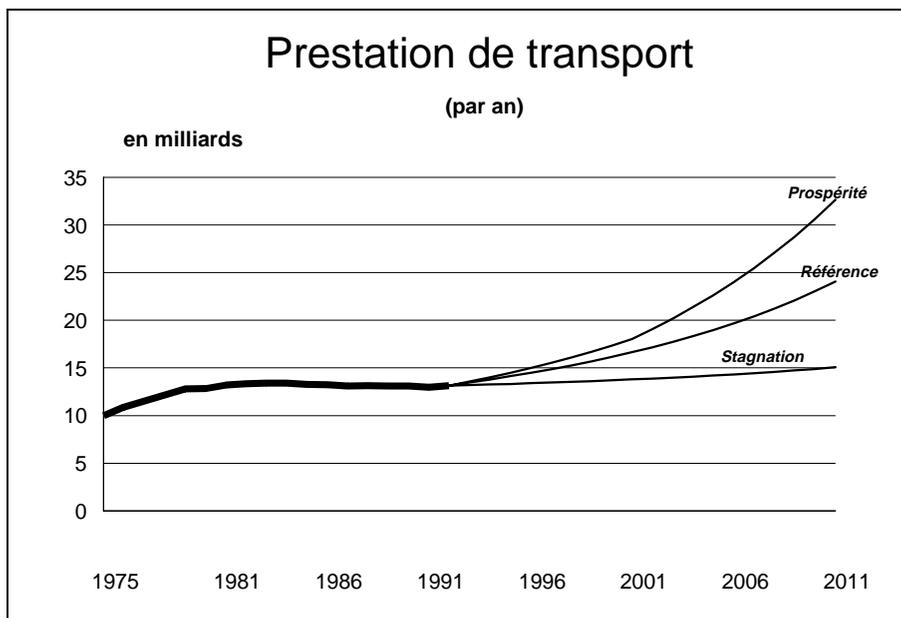


Figure 6.1.1-3. **Prestation de transport (voyageurs-kilomètres) -- voitures particulières entre 1975 et 2011 en République Slovaque**



Il faut s'attendre à des taux de croissance moins importants pour la prestation de transport calculée en voyageurs-kilomètres (*stagnation* : + 16 pour cent, *référence* : + 85 pour cent, *prospérité* : + 150 pour cent) que pour le kilométrage. Cette différence s'explique par un net recul du taux d'occupation, phénomène étroitement lié au taux de motorisation. En d'autres termes, et compte non tenu des progrès de la technologie des moteurs, plusieurs facteurs ayant trait aux voitures particulières pèsent en même temps dans le sens d'un accroissement de la pollution par les gaz d'échappement et de la consommation d'énergie. La disponibilité croissante des voitures particulières (taux de motorisation) conduit non seulement à une nette augmentation du nombre de véhicules, mais aussi à une croissance des kilométrages spécifiques parcourus en moyenne, ainsi qu'à une baisse du taux d'occupation, deux facteurs qui augmentent à leur tour le volume des gaz d'échappement et la consommation d'énergie.

Le Tableau 6.1.1-1 synthétise toutes les grandeurs caractéristiques en matière de transport.

**Tableau 6.1.1-4. Évolution des principaux indicateurs liés  
aux voitures particulières pour la République Slovaque**

	<b>Scénario</b>	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>
<b>Taux de motorisation</b> [voitures partic./1 000 h.]	Prosperité			241	344
	Référence	116	176	241	305
	Stagnation			212	244
<b>Parc</b>	Prosperité			1 305 000	1 911 000
	Référence	583 982	929 118	1 305 000	1 694 000
	Stagnation			1 149 000	1 356 000
<b>Kilométrage spécifique</b> [km/an]	Prosperité			10 300	14 000
	Référence	9 412	8 200	9 100	11 000
	Stagnation			8 100	8 100
<b>Nombre total de véhicules-</b> <b>kilomètres [VP-km/an]</b>	Prosperité			13.4 Mio.	26.8 Mio.
	Référence	5.50 Mio.	7.62 Mio.	11.9 Mio.	18.6 Mio.
	Stagnation			9.3 Mio.	11.0 Mio.
<b>Occupation</b> [Personnes/voiture particulière]	Prosperité			1.34	1.22
	Référence	2.40	1.70	1.40	1.29
	Stagnation			1.48	1.37
<b>Prestation de transport</b> [voyageurs-km/an]	Prosperité			18.0 Mio.	32.6 Mio.
	Référence	13.19 Mio.	12.95 Mio.	16.6 Mio.	24.0 Mio.
	Stagnation			13.8 Mio.	15.0 Mio.

### **6.1.2. Motocycles**

Le point de départ est là encore le taux de motorisation, qui est étroitement lié à celui concernant les voitures particulières (Figure 7.1.2-1). Il faut s'attendre à une croissance jusqu'à un certain taux de motorisation en termes de voitures particulières. Ensuite, la courbe devient horizontale, voire négative. Néanmoins, en République Slovaque, une progression est à prévoir dans le cadre des trois scénarios retenus, sachant que les niveaux de saturation relatifs aux pays occidentaux sont plus élevés.

Le taux de motorisation en termes de motos devrait globalement doubler entre 1991 et 2011 (scénario de *référence*), avec des taux de croissance supérieurs à ceux des voitures particulières.

Figure 6.1.2-1. **Taux de motorisation -- motos**  
entre 1975 et 2011 en République Slovaque

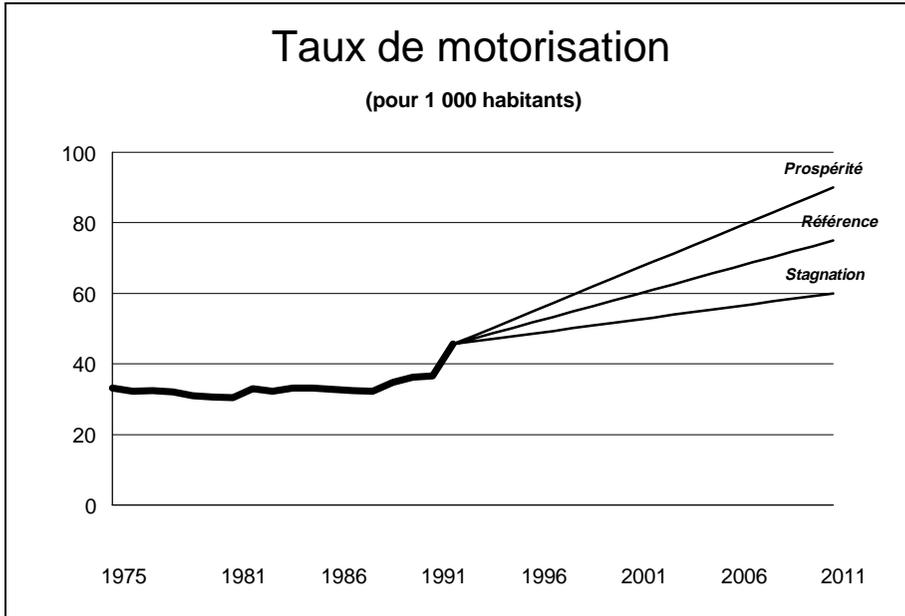
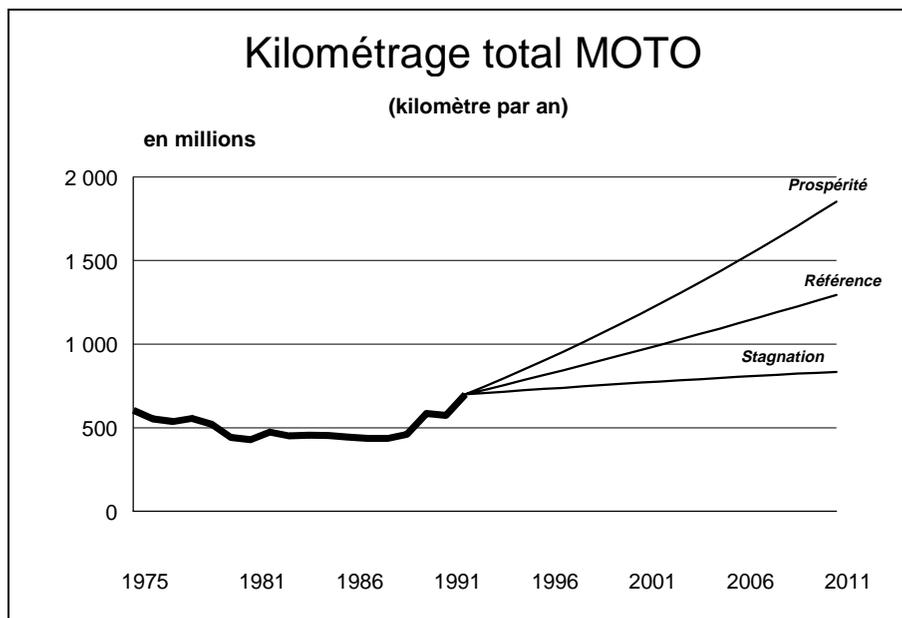


Figure 6.1.2-2. Nombre total de motos-kilomètres  
entre 1975 et 2011 en République Slovaque



Compte tenu de la forte augmentation du parc de motos et du kilométrage spécifique parcouru chaque année, le nombre de motos-kilomètres devrait pratiquement augmenter de 150 pour cent d'ici 2011 (*stagnation* : 45 pour cent, *prospérité* : 250 pour cent).

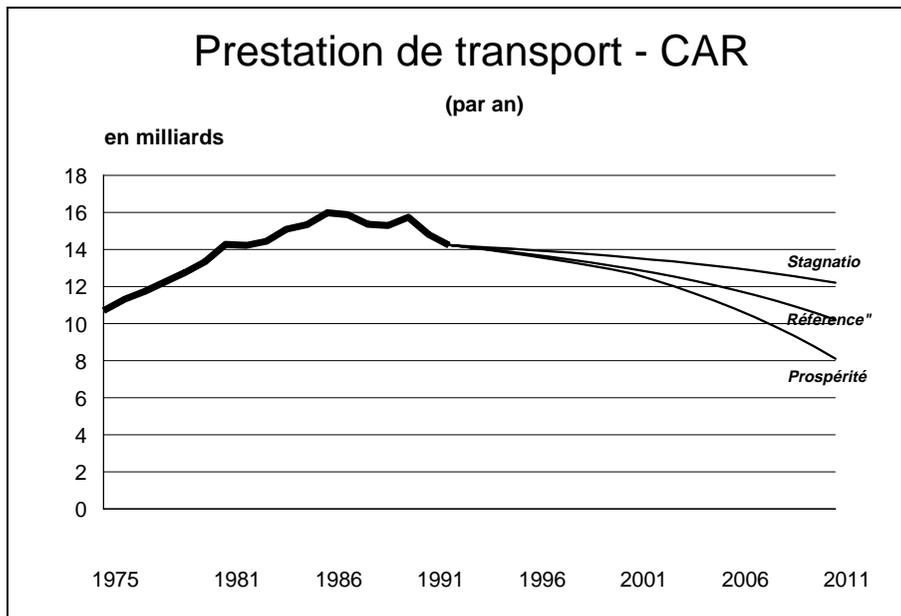
**Tableau 6.1.2-1. Évolution des principaux indicateurs relatifs  
aux motocycles pour la République Slovaque**

	<b>Scénario</b>	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>
<b>Taux de motorisation</b> [motos/1 000 h.]	Prospérité			66.6	90.0
	Référence	30.5	36.6	59.5	75.0
	Stagnation			52.4	60.0
<b>Parc</b>	Prospérité			361 000	501 000
	Référence	153 750	193 744	323 000	417 000
	Stagnation			284 000	334 000
<b>Kilométrage spécifique</b> [km/an]	Prospérité			3 270	3 700
	Référence	2 787	2 958	3 000	3 100
	Stagnation			2 700	2 500
<b>Nombre total de motos- kilomètres [motos-km/an]</b>	Prospérité			1 180 Mio.	1 850 Mio.
	Référence	428 Mio.	573 Mio.	965 Mio.	1 290 Mio.
	Stagnation			770 Mio.	834 Mio.
<b>Occupation</b> [Personnes/motos]	Prévision	1.2	1.0	1.1	1.1
<b>Prestation de transport</b> [voyageurs-km/an]	Prospérité			1 300 Mio.	2 040 Mio.
	Référence	490 Mio.	580 Mio.	1 060 Mio.	1 420 Mio.
	Stagnation			850 Mio.	920 Mio.

### 6.1.3. Autocars

Pour le transport en autocar, c'est le modèle descendant qui a été utilisé. On est ainsi parti d'une prévision de la prestation totale de transport de voyageurs, pour estimer la part du transport en autocar en fonction de données comparables pour d'autres pays et du taux de motorisation (Figure 6.1.3-1). La prestation de transport (voyageurs-kilomètres) en autocar diminue plus rapidement dans le scénario *prospérité* qu'en cas de *stagnation* ou dans le scénario de *référence*.

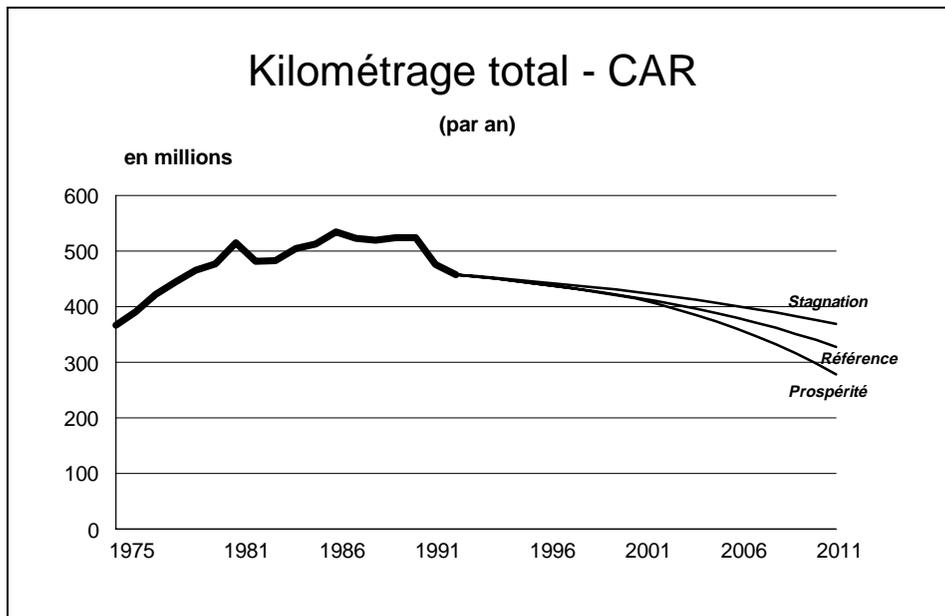
Figure 6.1.3-1. **Prestation de transport en autocar (voyageurs-kilomètres) entre 1975 et 2011 en République Slovaque**



Dans le système communiste, les transports publics étaient organisés selon le principe de la desserte de toute la population. Cela explique que la République Slovaque dispose encore aujourd'hui d'un réseau d'autocars très dense, puisque chaque citoyen devait pouvoir accéder aux transports publics. Le recul de la prestation de transport en autocar a commencé dès 1989, avec l'effondrement de l'ancien système. Cette tendance est appelée à se poursuivre jusqu'en 2011, avec toutefois plus ou moins de force selon les scénarios : - 18 pour cent en cas de *stagnation*, - 45 pour cent en cas de *prospérité* et - 31 pour cent dans l'hypothèse de *référence*.

Le nombre total d'autocars-kilomètres devrait pour l'essentiel varier dans les mêmes proportions que la prestation de transport, avec néanmoins une plage de variation moins étendue, du fait d'une modification du taux d'occupation.

Figure 6.1.3-2. Nombre total d'autocars-kilomètres  
entre 1975 et 2011 en République Slovaque



**Tableau 6.1.3-1. Évolution des principaux indicateurs relatifs  
aux autocars pour la République Slovaque**

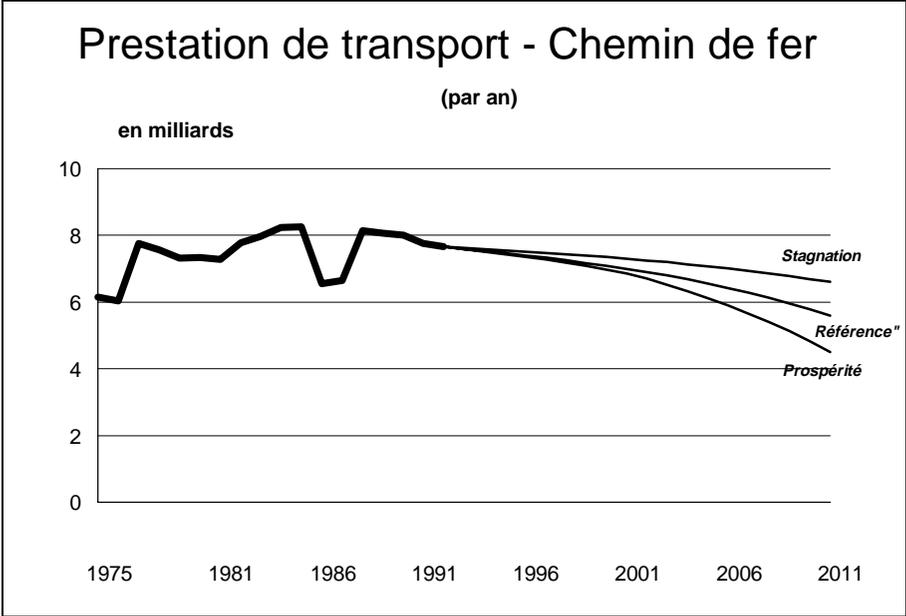
	Scénario	1981	1991	2001	2011
<b>Taux de motorisation</b> [autocars/1 000 h.]	Prosperité			1.91	1.25
	Référence	2.08	2.24	1.91	1.47
	Stagnation			1.96	1.65
<b>Parc</b>	Prosperité			10 357	6 949
	Référence	10 482	11 857	10 385	8 188
	Stagnation			10 646	9 202
<b>Kilométrage spécifique</b> [km/an]	Prévision	49 129	40 096	40 000	40 000
<b>Nombre total d'autocars- kilomètres [cars-km/an]</b>	Prosperité			415 Mio.	278 Mio.
	Référence	515 Mio.	475 Mio.	416 Mio.	328 Mio.
	Stagnation			426 Mio.	368 Mio.
<b>Occupation</b> [Personnes/autocar]	Prosperité			30.6	29.1
	Référence	27.95	31.13	31.1	31.1
	Stagnation			31,8	33,1
<b>Prestation de transport</b> [voyageurs-km/an]	Prosperité			12.7 Mrd.	8.1 Mrd.
	Référence	14.3 Mrd.	14.8 Mrd.	13.0 Mrd.	10.2 Mrd.
	Stagnation			13.5 Mrd.	12.2 Mrd.

#### **6.1.4. Transport ferroviaire**

Comme pour le transport en autocar, les prévisions partent ici de la prestation de transport par voie ferrée, déduite à partir des projections de la prestation totale de transport de voyageurs (Figure 6.1.4-1).

Dans ce domaine également, la prestation de transport recule nettement jusqu'en 2011. Dans le scénario de référence, le déclin commencé en 1989 se poursuit jusqu'en 2011, avec un recul total de 28 pour cent (*stagnation* : - 15 pour cent, *prosperité* : - 42 pour cent).

Figure 6.1.4-1. Prestation de transport ferroviaire (voyageurs-kilomètres) entre 1975 et 2011 en République Slovaque



**Tableau 6.1.4-1. Évolution des principaux indicateurs du transport ferroviaire de voyageurs pour la République Slovaque**

	Scénario	1981	1991	2001	2011
<b>Kilométrage spécifique lignes électrifiées</b> [km/an/locomotive]	Prévision	171 879	155 103	152 000	145 000
<b>Kilométrage spécifique diesel</b> [km/an/locomotive]	Prévision	109 299	104 372	96 000	92 000
<b>Occupation - lignes électrifiées</b> [Personnes/train]	Prospérité			261	192
	Référence	312.23	286.33	265	226
	Stagnation			272	254
<b>Occupation lignes diesel</b> [Personnes/train]	Prospérité			127	93
	Référence	148.74	139.01	129	110
	Stagnation			132	124
<b>Prestation de transport</b> [voyageurs-km/an]	Prospérité			6.86 Mrd.	4.5 Mrd.
	Référence	7.273 Mrd.	7.746 Mrd.	6.99 Mrd.	5.6 Mrd.
	Stagnation			7.30 Mrd.	6.6 Mrd.

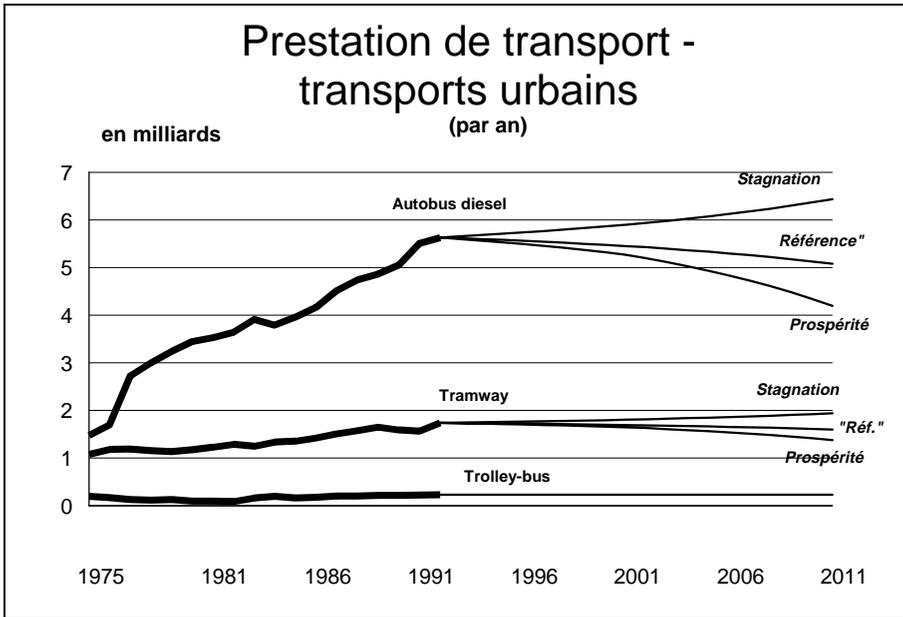
### 6.1.5. Transports publics urbains

Même si cette communication n'est pas censée porter sur le transport de proximité, nous avons néanmoins repris les résultats *ad hoc* dans la présente section, pour des raisons de comparaison et d'exhaustivité.

Les transports publics urbains comprennent tous les moyens de transport public à l'intérieur des villes : tramway, autobus et trolleybus. Compte tenu de la grande souplesse qu'offrent les autobus diesel en cas d'extension comme de réduction du réseau (pas de travaux d'infrastructure nécessaires), c'est sur ce poste que ce concentrent les effets de tout changement. Les résultats relatifs au transport non motorisé ne sont pas repris faute de données suffisantes.

La prestation de transport en autobus, calculée à partir de la prévision relative à la prestation totale de transport de voyageurs, est représentée à la Figure 6.1.5-1.

Figure 6.1.5-1. Prestation de transport (voyageurs-kilomètres) dans les transports publics urbains entre 1975 et 2011 en République Slovaque



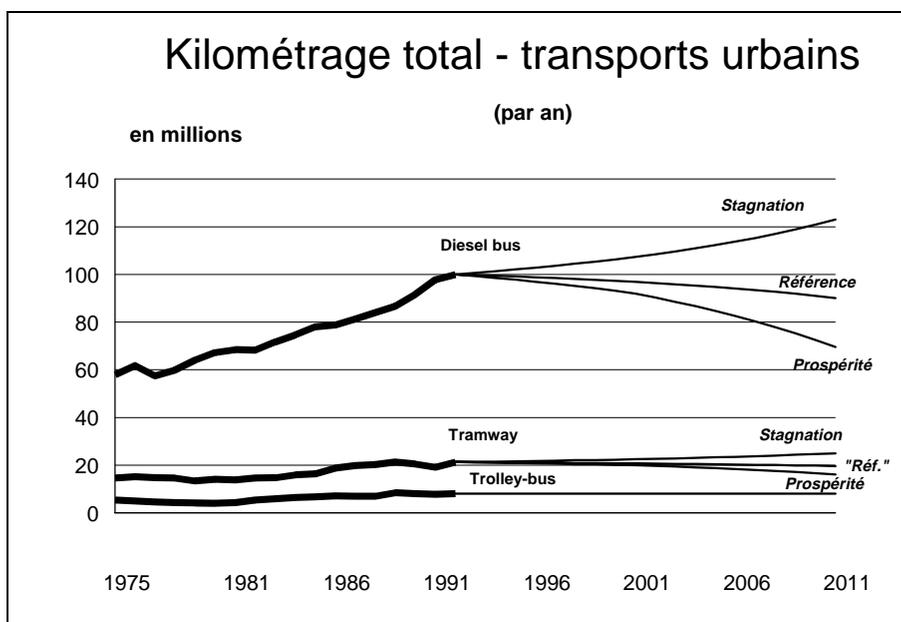
En 1991, 41 pour cent de la prestation de transport public urbain étaient assurés par autobus. Depuis 1975, le réseau d'autobus s'était développé de manière très importante, tandis que le trolleybus et le tramway progressaient comparativement assez peu en termes de prestation de transport. L'évolution des transports publics urbains d'ici 2011 dépendra de la situation économique. S'il faut s'attendre à un recul de 5 pour cent de la prestation de transport dans le cadre du scénario de *référence*, cette prestation augmentera de près de 20 pour cent en cas de *stagnation* de l'économie. En effet, les transports publics urbains obéissent à d'autres règles que le reste des transports, et dépendent fortement de l'évolution de la population et de la structure de l'habitat dans les villes.

Le taux d'occupation des trois moyens de transport public urbain évolue selon les mêmes principes que le transport interrégional en autocar. Les principaux facteurs sont ici les changements à prévoir dans la structure de l'habitat de la population. En situation de *prospérité*, les agglomérations se développent avant tout à la marge, en direction des campagnes, c'est-à-dire là où le transport individuel est par nature plus efficace que les transports publics.

En cas de *stagnation*, au contraire, la densité accrue de la population et la rareté des voitures particulières pèsent dans le sens inverse, avec pour effet d'accroître le taux d'occupation.

Le nombre total de véhicules-kilomètres qui en résulte est représenté à la Figure 6.1.5-2. Dans le scénario de référence, ce nombre devrait reculer de 5 pour cent, presque exclusivement sous l'effet d'une baisse du transport par autobus.

Figure 6.1.5-2. **Nombre total de véhicules-kilomètres dans les transports publics urbains entre 1975 et 2011 en République Slovaque**



Le Tableau 6.1.5-1 synthétise les principales évolutions prévisibles dans le transport public urbain. En ce qui concerne le trolleybus, on a choisi de geler la situation actuelle, compte tenu de la part minimale de ce moyen de transport.

**Tableau 6.1.5-1. Évolution des principaux indicateurs des transports publics urbains pour la République Slovaque**

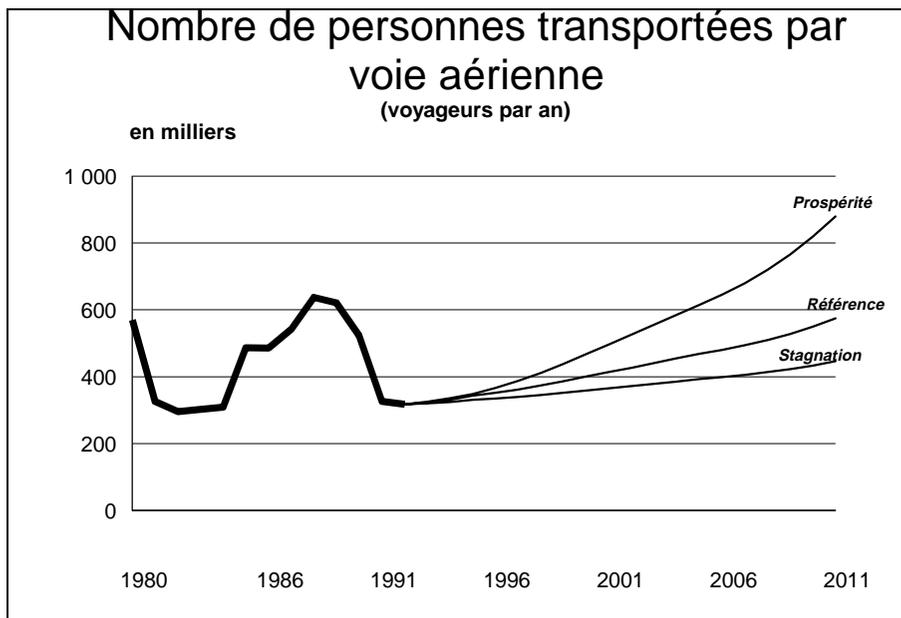
	Scénario	1981	1991	2001	2011
<b>Nombre total d'autobus-kilomètres [bus-km/an]</b>	Prospérité			91.9 Mio.	69.5 Mio.
	Référence	68.5 Mio.	97.8 Mio.	96.8 Mio.	90.1 Mio.
	Stagnation			107.3 Mio.	123.0 Mio.
<b>Nombre total de trams-kilomètres [trams-km/an]</b>	Prospérité			20.0 Mio.	16.0 Mio.
	Référence	13.8 Mio.	19.2 Mio.	21.0 Mio.	20.0 Mio.
	Stagnation			23.0 Mio.	25.0 Mio.
<b>Nombre total de trolleybus-kilomètres [trolleybus-km/an]</b>	Prévision	4.29 Mio	7.78 Mio.	8.1 Mio.	8.1 Mio.
<b>Occupation bus [Personnes/bus]</b>	Prospérité			57.3	60.3
	Référence	51.49	56.27	56.3	56.3
	Stagnation			55.0	52.3
<b>Occupation tramway [Personnes/tram]</b>	Prospérité			82.6	85.6
	Référence	86.04	81.58	81.6	81.6
	Stagnation			80.3	77.6
<b>Occupation trolley [Personnes/trolley]</b>	Prévision	22.55	28.26	28.3	28.3
<b>Prestation de transport bus [voyageurs-km/an]</b>	Prospérité			5 269 Mio.	4 194 Mio.
	Référence	3 526 Mio.	5 506 Mio.	5 450 Mio.	5 074 Mio.
	Stagnation			5 898 Mio.	6 434 Mio.
<b>Prestation de transport tram [voyageurs-km/an]</b>	Prospérité			1 646 Mio.	1 377 Mio.
	Référence	1 227 Mio.	1 564 Mio.	1 692 Mio.	1 597 Mio.
	Stagnation			1 803 Mio.	1 937 Mio.
<b>Prestation de transport trolley [voyageurs-km/an]</b>	Prévision	96.8 Mio.	219.7 Mio.	229 Mio.	229 Mio.

### 6.1.6. Transport aérien

Les statistiques du transport aérien en République Slovaque comprennent à la fois les vols intérieurs et les vols internationaux. La Figure 6.1.6-1 représente les prévisions pour le transport aérien de voyageurs. Ces calculs se fondent sur

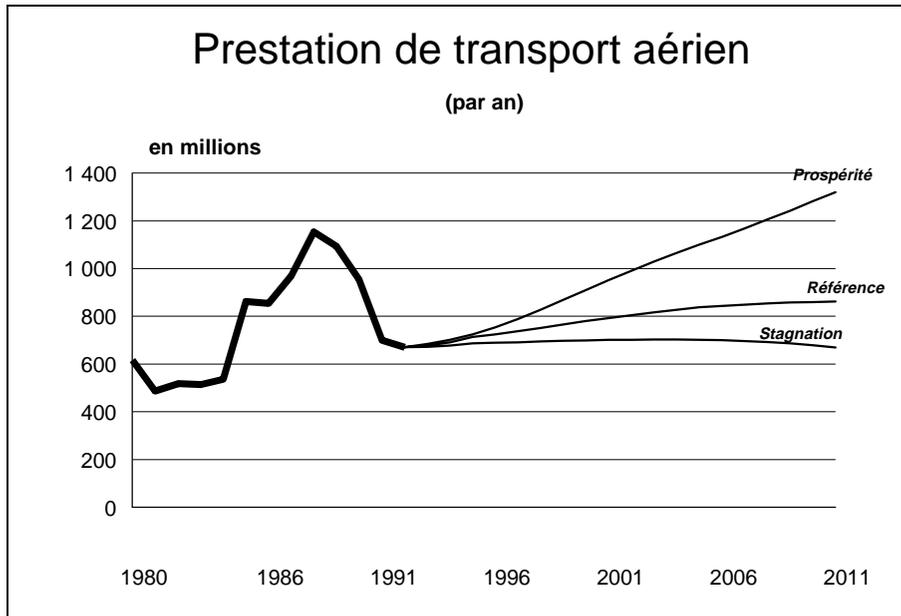
une prévision établie à l'horizon 2010 par l'Institut de Recherche sur les Transports de Zilina, en fonction d'une variante optimiste et d'une variante pessimiste.

Figure 6.1.6-1. Nombre de voyageurs transportés par avion entre 1975 et 2011 en République Slovaque (lignes intérieures et internationales)



Après une chute vertigineuse à compter de 1988, il faut s'attendre à une nette reprise du nombre de voyageurs transportés. Cependant, le scénario de *référence* ne prévoit pas de retrouver en 2011 le nombre de voyageurs atteint à la fin des années 80.

Figure 6.1.6-2. Prestation de transport (voyageurs-kilomètres) aérien entre 1975 et 2011 en République Slovaque (lignes intérieures et internationales)



Du fait de la baisse de la distance moyenne de trajet, la prestation de transport augmentera moins vite que le nombre de voyageurs transportés. En 2011, selon le scénario de *référence*, cette prestation de transport sera inférieure de 25 pour cent au niveau record de 1988, mais nettement supérieure au niveau actuel.

**Tableau 6.1.6-1. Évolution des principaux indicateurs du transport aérien de personnes pour la République Slovaque (lignes intérieures et internationales)**

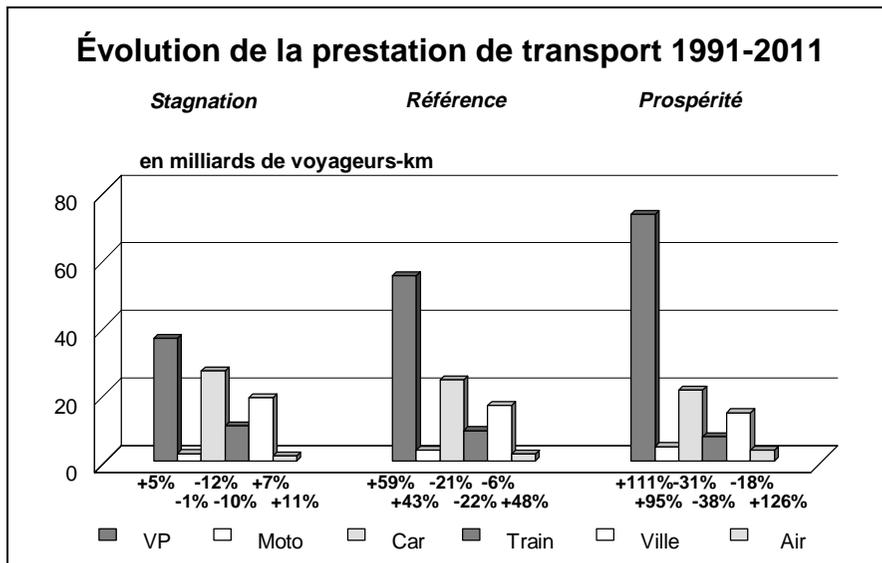
	Scénario	1981	1991	2001	2011
<b>Voyageurs transportés</b> [personnes/an]	Prospérité			496 000	879 000
	Référence	326 000	326 000	413 000	574 000
	Stagnation			365 000	446 000
<b>Distance moyenne de vol</b> [km/vol]	Prévision	1 491	2 144	1 900	1 500
<b>Prestation de transport</b> [voyageurs-km/an]	Prospérité			950 Mio.	1 320 Mio.
	Référence	486 Mio.	699 Mio.	790 Mio.	860 Mio.
	Stagnation			700 Mio.	670 Mio.

### **6.1.7. Transport par voies navigables**

Le transport par voies navigables représente 0.3 pour mille de la prestation totale de transport (voyageurs-kilomètres). Cette contribution devrait rester marginale à l'avenir, si bien que nous avons renoncé à établir des prévisions détaillées dans ce domaine. Dans les résultats généraux, nous avons donc supposé que la situation actuelle restait inchangée.

### 6.1.8. Total du transport de voyageurs

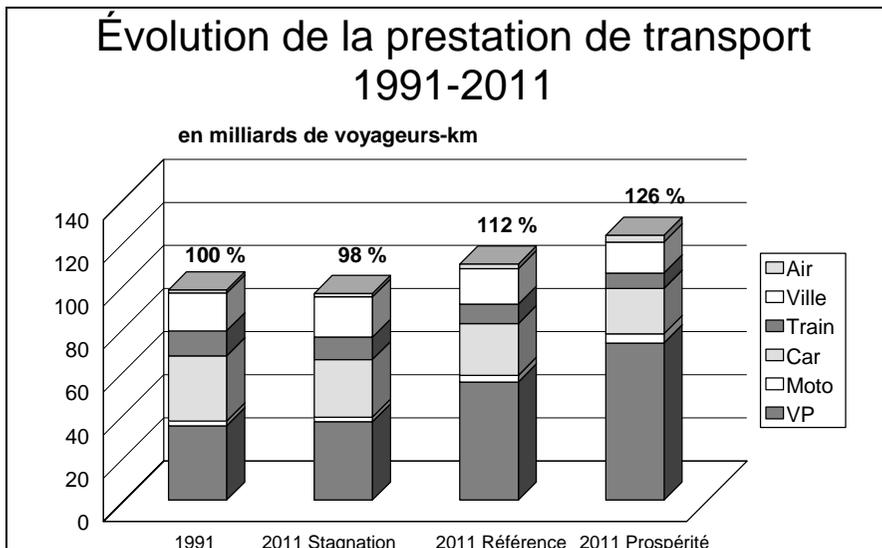
Figure 6.1.8-1. Évolution et taux de croissance de la prestation de transport de voyageurs (voyageurs-kilomètres) en République Slovaque



Pour les deux moyens de transport individuel que sont les voitures particulières et les motos, il convient de s'attendre à une nette augmentation de la prestation de transport. Dans le scénario de *référence*, cela signifie globalement un doublement de la prestation d'ici 2011. *A contrario*, les moyens de transports publics doivent s'attendre à de forts reculs : 31 pour cent pour le transport par autocar et 28 pour cent pour le transport ferroviaire. Seuls les transports publics urbains devraient connaître une baisse moins importante (- 5 pour cent dans le scénario de *référence*). En cas de *stagnation*, il faut même s'attendre à une augmentation dans cette branche.

La Figure 6.1.8-2. présente la prestation totale de transport de voyageurs d'ici 2011.

Figure 6.1.8-2. Évolution de la prestation totale (voyageurs-kilomètres) de transport de voyageurs en République Slovaque

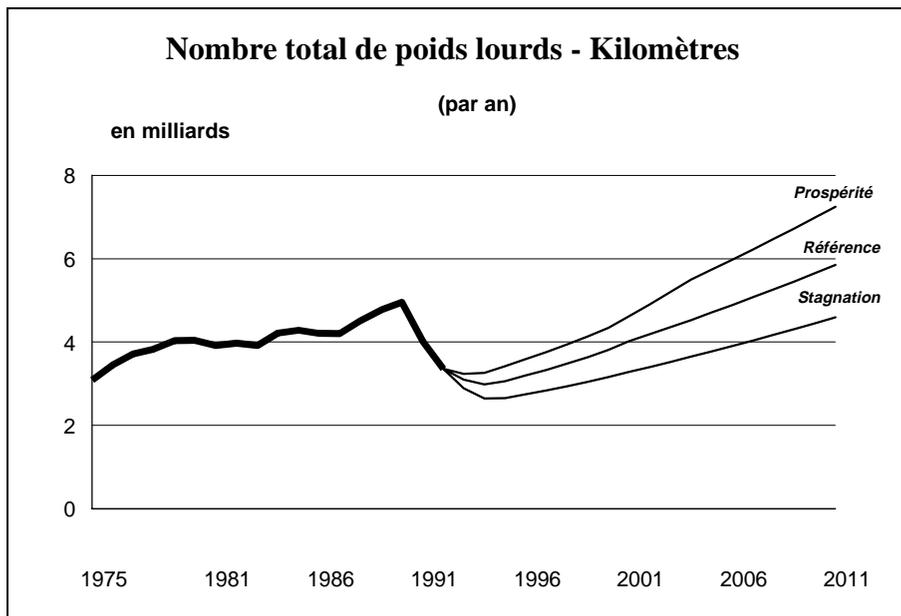


Dans le scénario *stagnation*, la prestation de transport de voyageurs n'augmente pas d'ici 2011, mais il faut néanmoins s'attendre à des changements structurels. On semble se diriger vers un recul des trajets effectués par les moyens de transports publics, au profit des moyens de transports individuels. C'est dans le scénario *prospérité* que cette évolution apparaît le plus clairement, bien que la prestation de transport n'y augmente globalement "que" d'un quart. La relation étroite entre le développement économique et le transport individuel se manifeste clairement dans ce contexte. Si, en 1991, le transport individuel (voitures particulières + motocycles) ne représentait que 31 pour cent de la prestation de transport totale, cette part devrait atteindre 52 pour cent dès 2011 dans le scénario de *référence* (contre 36 pour cent en cas de *stagnation* et 65 pour cent en situation de *prospérité*).

## 6.2. Transport de marchandises

### 6.2.1. Poids lourds

Figure 6.2.1-1. Nombre total de poids lourds-kilomètres entre 1975 et 2011 en République Slovaque

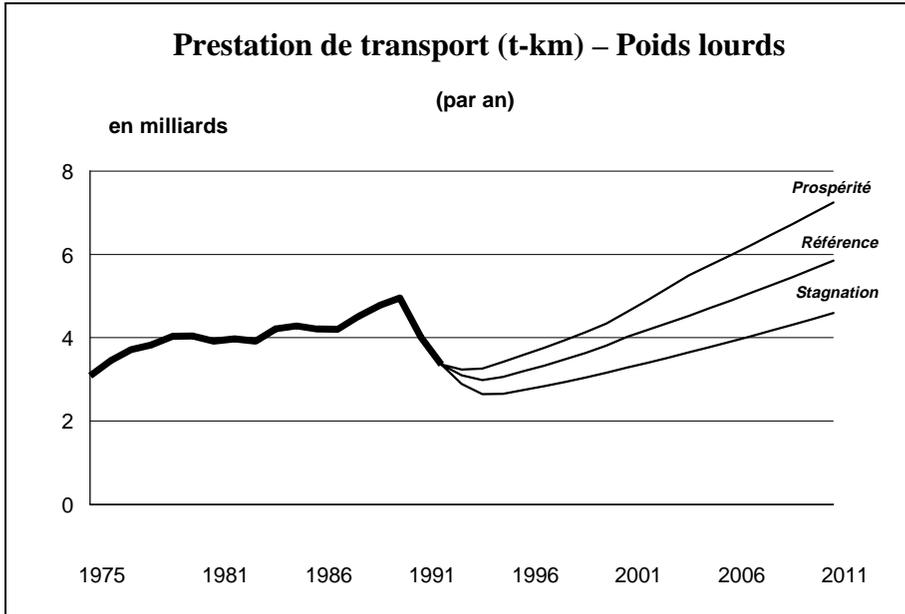


Après un rebond censé se manifester à partir de 1994, le nombre total de poids lourds-kilomètres devrait atteindre 5.8 milliards de poids lourds-kilomètres en 2011, soit 18 pour cent de plus que le niveau record de 1990 (avec une plage de variation comprise entre - 8 pour cent en cas de *stagnation* et + 46 pour cent en situation de *prospérité*).

Afin de pouvoir calculer la prestation de transport (Figure 6.2.1-2), nous sommes également penchés sur l'évolution du chargement transporté. Après la chute enregistrée à partir de 1989, il faut s'attendre à voir ce chargement retrouver le niveau de 1989 d'ici 2011 (2.58 tonnes par véhicule). La prestation de transport devait elle aussi renouer avec la hausse avant 1994.

Dans le scénario de *référence*, elle devrait dépasser, en 2011, de 23 pour cent le niveau de 1989. Tous les principaux indicateurs du transport par poids lourds sont rassemblés dans le Tableau 6.2.1-1.

Figure 6.2.1-2. **Prestation de transport (tonnes-kilomètres) par poids lourds entre 1975 et 2011 en République Slovaque**



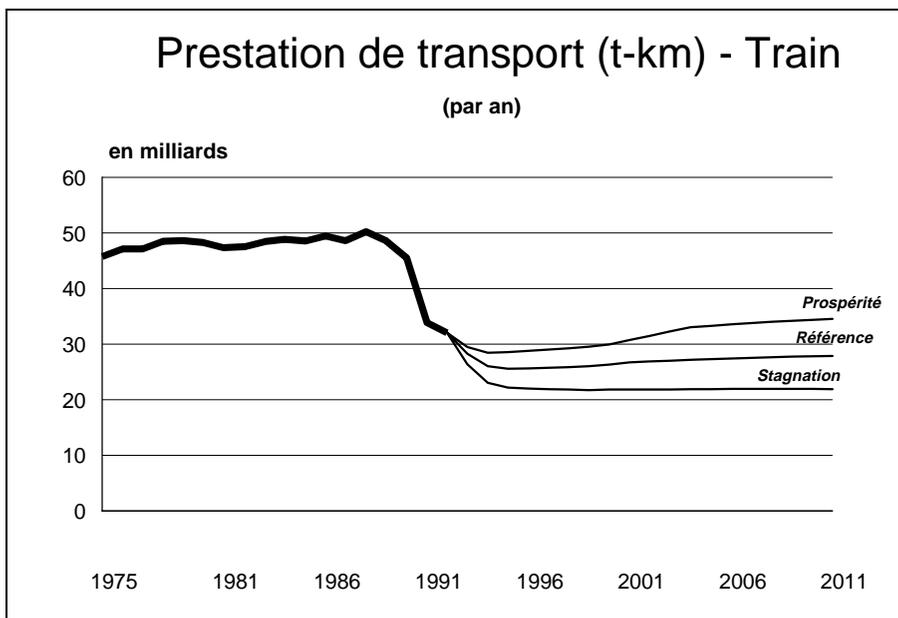
**Tableau 6.2.1-1. Évolution des principaux indicateurs concernant les poids lourds en République Slovaque**

	Scénario	1981	1991	2001	2011
<b>Taux de motorisation</b> [poids lourds/1 000 h.]	Prospérité			34.4	40.7
	Référence	17.84	24.1	32.8	37.6
	Stagnation			29.7	34.4
<b>Parc</b>	Prospérité			187 000	226 000
	Référence	89 858	127 467	178 000	209 000
	Stagnation			161 000	191 000
<b>Kilométrage spécifique</b> [km/an]	Prospérité			24 700	32 000
	Référence	43 653	31 584	22 500	28 000
	Stagnation			20 400	24 000
<b>Nombre total de poids lourds-kilomètres [PL-km/an]</b>	Prospérité			4.6 Mrd.	7.2 Mrd.
	Référence	3.92 Mrd.	4.03 Mrd.	4.0 Mrd.	5.8 Mrd.
	Stagnation			3.3 Mrd.	4.6 Mrd.
<b>Chargement [t/véhicule]</b>	Prévision	3.54	2.83	3.2	3.9
<b>Prestation de transport</b> [t-km/an]	Prospérité			14.8 Mrd.	28.2 Mrd.
	Référence	13.89 Mrd.	11.38 Mrd.	12.9 Mrd.	22.8 Mrd.
	Stagnation			10.5 Mrd.	17.9 Mrd.

### 6.2.2. Transport ferroviaire

Concernant le transport ferroviaire de marchandises, nous avons tout d'abord établi une prévision générale de la prestation de transport de marchandises en tonnes-kilomètres à partir des résultats calculés pour le transport par poids lourds. C'est la répartition modale du transport de marchandises qui a servi de point de départ pour cet exercice. On a supposé que cette répartition modale passerait d'ici 2011 du rapport 20-80 pour la route et le rail au rapport que connaît actuellement l'Autriche (Herry, 1990) : 45-55. Il ne restait plus alors qu'à déduire la prestation de transport ferroviaire (Figure 6.2.2-1).

Figure 6.2.2-1. **Prestation de transport ferroviaire (tonnes-kilomètres) entre 1975 et 2011 pour la République Slovaque**



La prestation de transport ferroviaire ne retrouvera jamais les records enregistrés au cours des années 80. Dans le scénario de *référence*, elle devrait continuer de reculer jusqu'en 1995, avant de repartir modestement à la hausse. Elle atteindrait ainsi 27.8 milliards de tonnes-kilomètres en 2011. Par rapport au point haut de 1988, cela signifie une baisse de 45 pour cent. Ce recul tient essentiellement à l'évolution structurelle à attendre dans le transport de marchandises (moins de pondéreux). Le Tableau 6.2.2-1 présente les principaux indicateurs à cet égard.

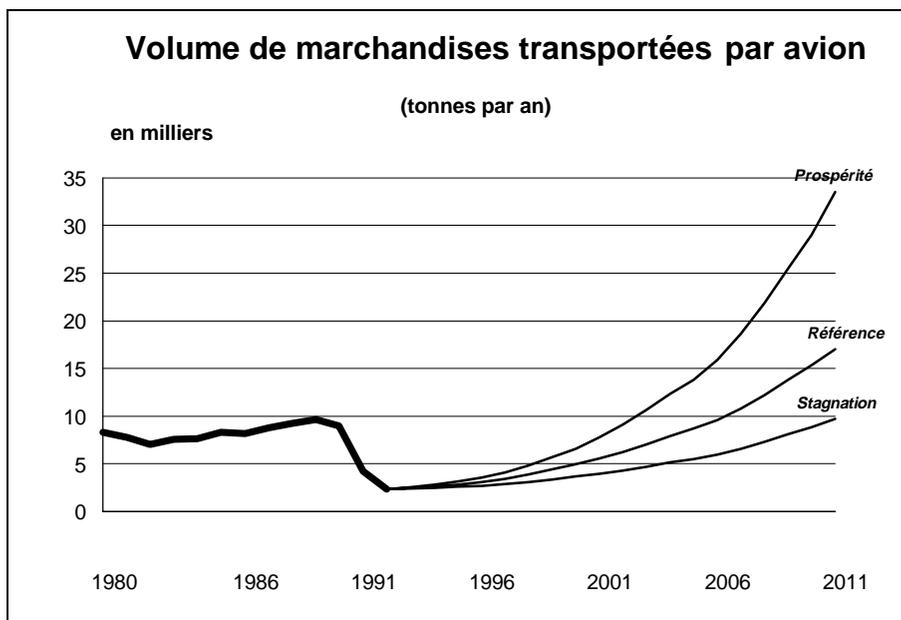
Tableau 6.2.2-1 : **Évolution des principaux indicateurs du transport ferroviaire de marchandises pour la République Slovaque**

	Scénario	1981	1991	2001	2011
<b>Prestation de transport [t-km/an]</b>	Prospérité			30.7 Mrd.	34.5 Mrd.
	Référence	47.3 Mrd.	33.9 Mrd.	26.7 Mrd.	27.9 Mrd.
	Stagnation			21.8 Mrd.	21.9 Mrd.

### 6.2.3. Transport aérien

Pour le transport aérien de marchandises, nous nous sommes fondés, pour nos trois scénarios, sur une prévision de l'Institut de Recherche de Zilina concernant le volume du transport de marchandises (Figure 6.2.3-1). Ces calculs concernent aussi bien les lignes intérieures que le transport international.

Figure 6.2.3-1. **Volume de marchandises transportées par avion entre 1975 et 2011 pour la République Slovaque (lignes intérieures et internationales)**



Dans le scénario de *référence*, le volume transporté est multiplié par quatre entre 1991 et 2011 (multiplication par huit dans le scénario de *prosperité* et augmentation de 130 pour cent en cas de *stagnation*).

En supposant que la distance moyenne de transport reste constante, soit 3 100 kilomètres, on peut ensuite calculer la prestation de transport (Figure 6.2.3-2). Du fait de cette constance sur les 20 prochaines années, la croissance de la prestation de transport se confond avec celle du volume transporté. Le Tableau 6.2.3-1 résume tous les indicateurs principaux du transport aérien de marchandises.

Figure 6.2.3-2. **Prestation de transport aérien de marchandises (tonnes-kilomètres) entre 1975 et 2011 pour la République Slovaque (lignes intérieures et internationales)**

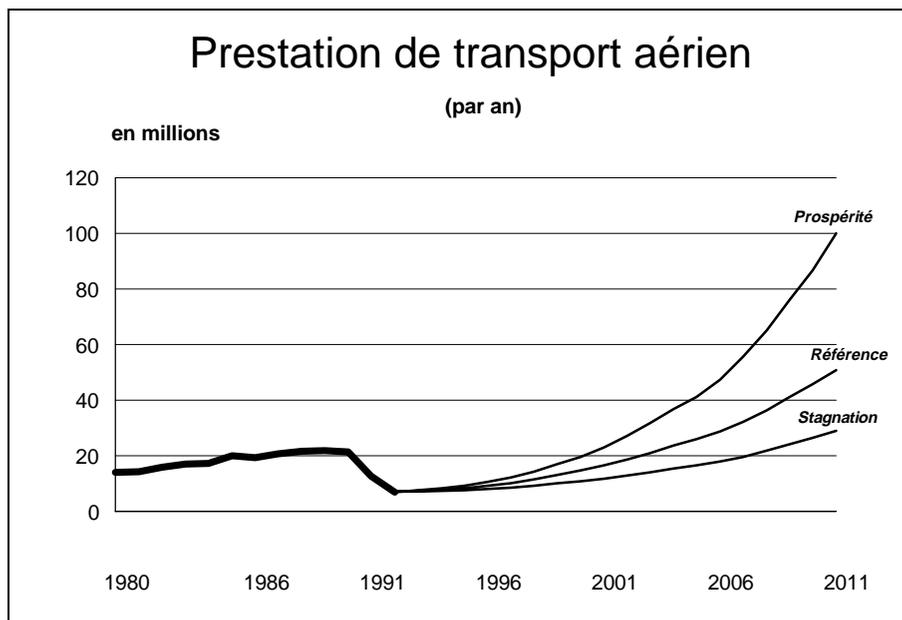


Tableau 6.2.3.-1. **Évolution des principaux indicateurs du transport aérien de marchandises pour la République Slovaque (lignes intérieures et internationales)**

	Scénario	1981	1991	2001	2011
<b>Volume de fret</b> [t/an]	Prospérité			7 700	33 500
	Référence	7 778	4 210	5 500	17 000
	Stagnation			3 900	9 700
<b>Distance moyenne de trajet</b> [km/volume]	Prévision	1 846	2 982	3 000	3 000
<b>Prestation de transport</b> [t-km/an]	Prospérité			23.0 Mio.	99.9 Mio.
	Référence	14.4 Mio.	12.6 Mio.	16.5 Mio.	50.8 Mio.
	Stagnation			11.8 Mio.	28.9 Mio.

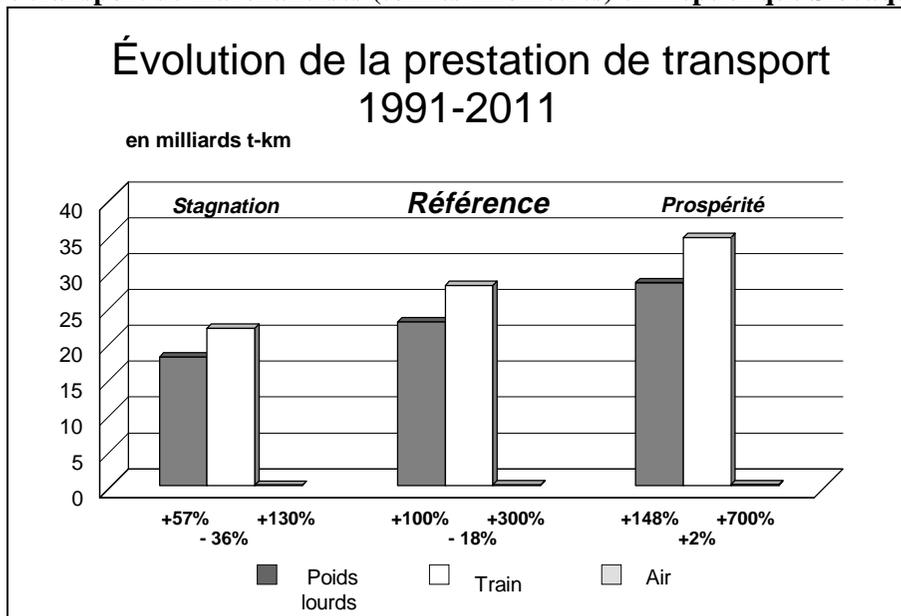
#### 6.2.4. Transport par voies navigables

En 1991, la prestation de transport de marchandises en tonnes-kilomètres par voies navigables représentait 5 pour cent du transport total de marchandises. Sachant qu'il est peu probable que cette part varie dans des proportions importantes au cours des 20 prochaines années, nous avons renoncé à établir une prévision détaillée pour le transport de marchandises par voies navigables. Le calcul d'ensemble s'est ainsi fondé sur les chiffres de 1991.

#### 6.2.5. Total du transport de marchandises

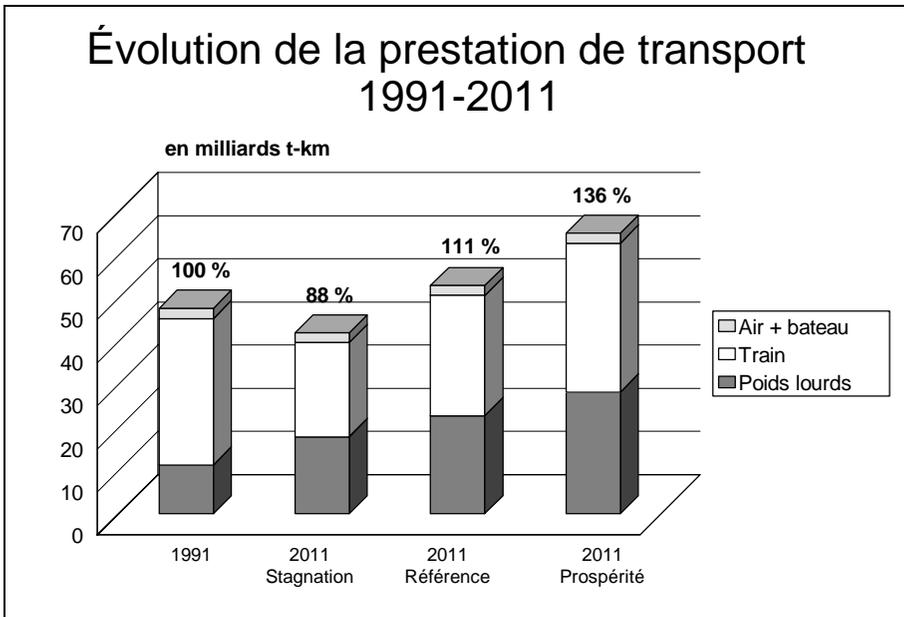
La Figure 6.2.5-1 présente l'évolution de la prestation de transport de marchandises tous moyens de transport confondus. Le profil obtenu est analogue à celui constaté pour le transport de voyageurs : croissance du transport routier et recul du transport ferroviaire. C'est néanmoins dans le transport aérien qu'il faut s'attendre aux taux de croissance les plus impressionnants. Le scénario de *référence* prévoit un doublement du transport par poids lourd et un quadruplement du transport aérien contre une baisse de 18 pour cent du transport ferroviaire.

Figure 6.2.5-1. **Évolution et taux de croissance de la prestation de transport de marchandises (tonnes-kilomètres) en République Slovaque**



La Figure 6.2.5-2 présente l'évolution de la prestation totale de transport de marchandises et sa décomposition par modes. Dans le transport de marchandises, la dépendance des taux de croissance globaux par rapport à l'évolution de la situation économique apparaît plus nettement que dans le transport de voyageurs. En cas de *stagnation*, la prestation de transport ne représenterait plus, en 2011, que 88 pour cent du niveau de 1991. Dans le scénario de *référence*, cette prestation augmenterait de 11 pour cent, comme pour le transport de voyageurs. Il faut s'attendre à un net recul du transport ferroviaire au profit du transport routier. Si, en 1991, le réseau ferré s'arrogeait encore 71 pour cent de la prestation de transport, sa part sera retombée à 53 pour cent en 2011.

Figure 6.2.5-2. **Évolution de la prestation totale (tonnes-kilomètres) de transport de marchandises en République Slovaque**

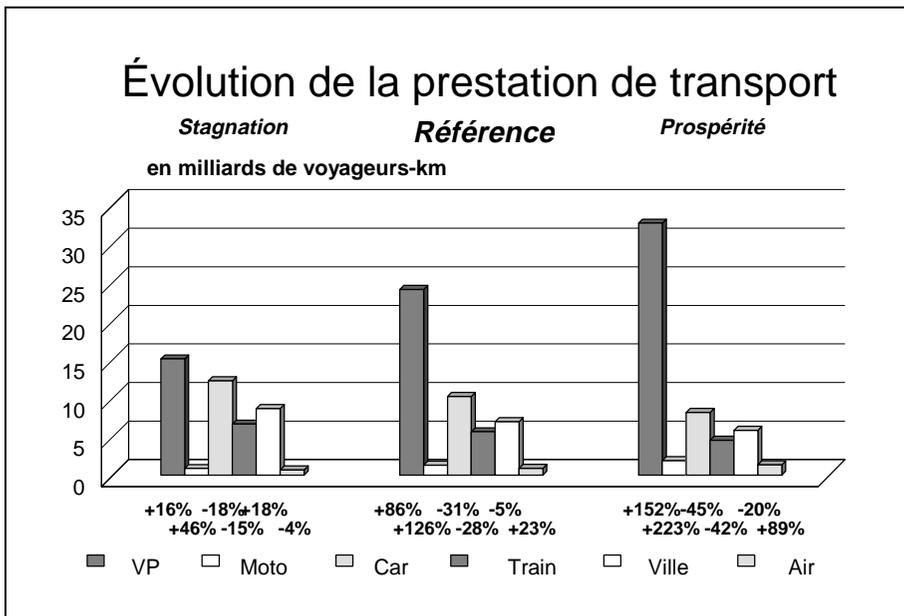


## 7. RÉSULTATS D'ENSEMBLE CONCERNANT L'ÉVOLUTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

### 7.1. Transport de voyageurs

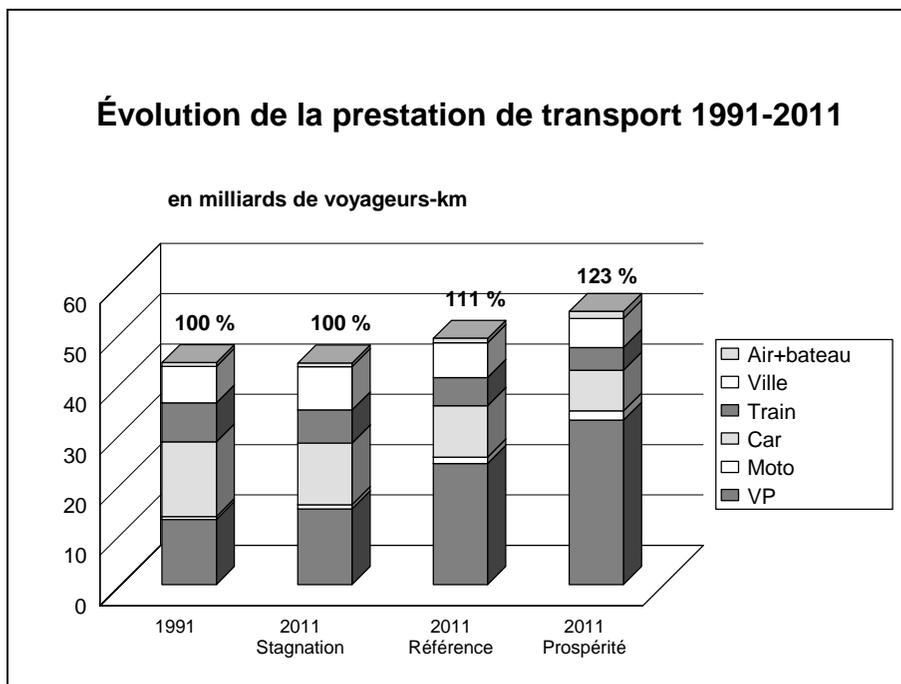
La Figure 7.1-1 présente les taux de croissance des différents moyens de transport à partir de 1991 pour les trois scénarios envisagés. Les deux moyens de transport individuel (voitures particulières et motocycles) et le transport aérien devraient enregistrer une nette augmentation de leur prestation de transport. Dans le scénario de *référence*, cela signifie une augmentation d'environ 50 pour cent par rapport aux niveaux actuels. A l'opposé, les transports publics devraient connaître d'importants reculs : 21 pour cent pour le transport en autocar et 22 pour cent pour le rail dans le scénario de *référence*. Seuls les transports publics urbains devraient donner lieu à des reculs plus modestes (- 6 pour cent dans le scénario de *référence*). En cas de *stagnation*, on assisterait même à une croissance de ce poste.

Figure 7.1-1. Évolution et taux de croissance de la prestation de transport de voyageurs (voyageurs-kilomètres) en République Tchèque



La Figure 7.1-2 présente le nombre total de voyageurs-kilomètres à l’horizon 2011 pour les différents moyens de transport considérés ensemble et séparément. En cas de *stagnation*, la prestation totale de transport de voyageurs n’augmente pas d’ici 2011, mais des changements structurels sont néanmoins à attendre. Les trajets effectués au moyen des transports publics diminuent au profit des moyens de transport individuel. C’est dans le scénario *prospérité* que cette évolution est la plus nette, bien que la prestation de transport y augmente “seulement” d’environ un quart. La relation étroite existant entre évolution économique et transport individuel se distingue nettement dans ce contexte. Si, en 1992, le transport individuel (voitures particulières + motocycles) représentait 38 pour cent de la prestation totale de transport, cette part passe à 53 pour cent en 2011 dans le scénario de *référence* (40 pour cent en cas de *stagnation* et 63 pour cent en situation de *prospérité*).

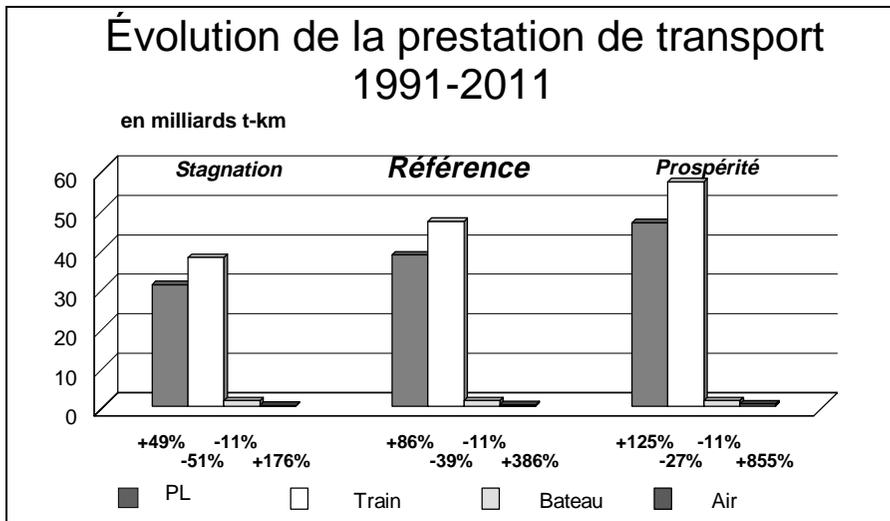
Figure 7.1-2. **Évolution de la prestation de transport de voyageurs (voyageurs-kilomètres) en République Tchèque**



## 7.2. Transport de marchandises

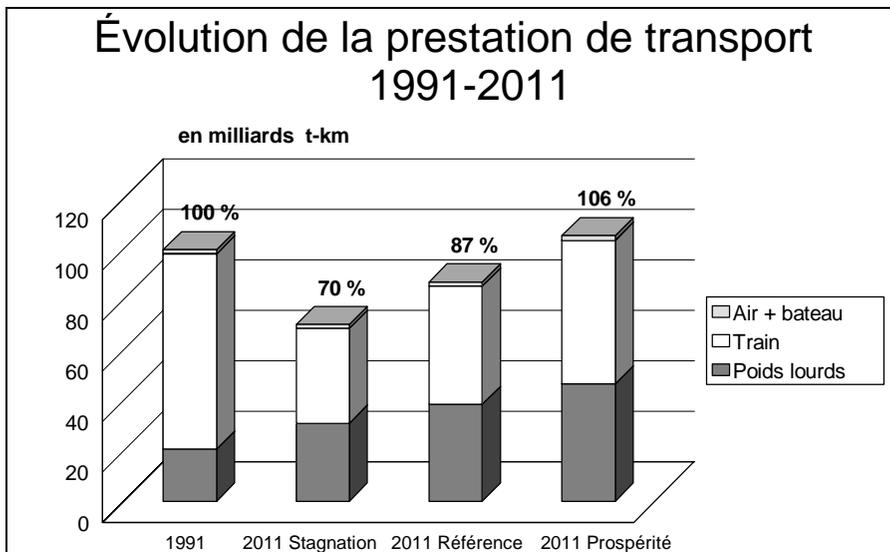
La Figure 7.2-1 présente l'évolution de la prestation de transport de marchandises en tonnes-kilomètres, tous moyens de transport confondus. L'évolution est analogue à celle du transport de voyageurs : croissance du transport routier et recul du transport ferroviaire. C'est toutefois dans le transport aérien qu'il faut s'attendre aux augmentations les plus impressionnantes. Dans le scénario de *référence*, le transport par poids lourds progresse d'environ 86 pour cent et le transport aérien est multiplié par quatre, tandis que le rail voit sa part diminuer de 39 pour cent et que le transport par voies navigables recule légèrement (recul constaté entre 1991 et 1992).

Figure 7.2-1. Évolution et taux de croissance de la prestation de transport de marchandises (tonnes-kilomètres) en République Tchèque



La Figure 7.2-2 présente l'évolution de la prestation totale de transport de marchandises, ainsi que sa composition détaillée. La relation de dépendance par rapport à l'évolution de la situation économique est ici plus nette que dans le transport de voyageurs. Dans le scénario *stagnation*, la prestation de transport recule à 70 pour cent du niveau de 1992. Dans le scénario de *référence*, la baisse est de 13 pour cent et c'est seulement en cas de *prospérité* que l'on assiste à une croissance (6 pour cent). Il faut s'attendre à une forte baisse du transport ferroviaire au profit du transport routier. Si, en 1992, le rail représentait encore 78 pour cent de la prestation de transport, cette part ne devrait plus être que de 54 pour cent dans le scénario de *référence* en 2011.

Figure 7.2-2. **Évolution de la prestation de transport de marchandises (tonnes-kilomètres) en République Tchèque**



## 8. SYNTHÈSE

### 8.1. Comparaison des résultats

La comparaison des prestations de transport mode par mode entre la République Tchèque, la République Slovaque et l'Autriche, choisie pour représenter un pays européen à haut niveau de développement, débouche sur les conclusions suivantes :

- c'est jusqu'ici le transport public qui tenait le premier rôle dans le secteur des transports en République Slovaque et en République Tchèque ;
- le transport de marchandises était principalement assuré par voie ferrée ;
- il faut s'attendre d'ici 2011, à une forte croissance du transport individuel et à une forte baisse du transport public ;
- si rien n'est fait pour contrecarrer cette évolution, la nette croissance du transport routier se traduira par une forte augmentation de la pollution, ainsi que du nombre d'accidents et de la consommation de carburant ;
- l'évolution prévue est déjà entamée.

Figure 8.1-1. **Prestation de transport de voyageurs (voyageurs-kilomètres)**  
(compte non tenu du transport non motorisé)

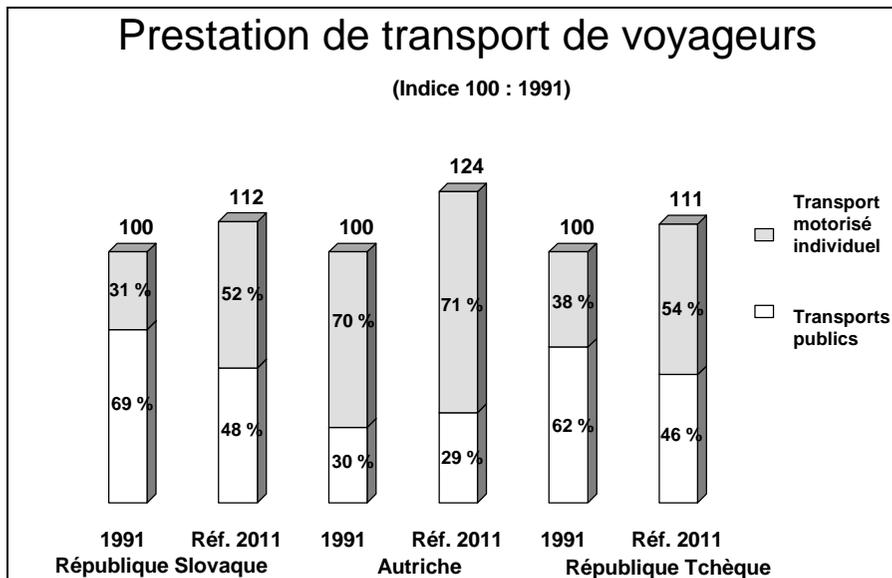
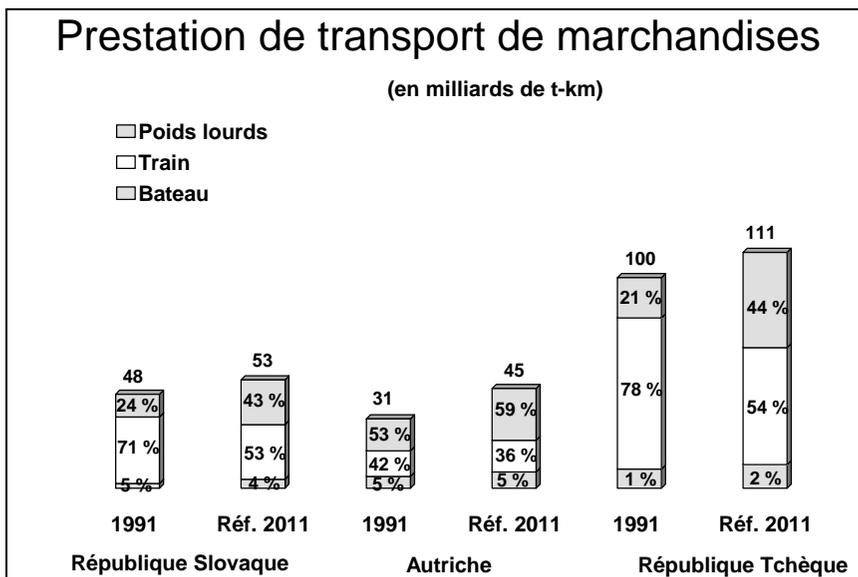


Figure 8.1-2. **Prestation de transport de marchandises (tonnes-kilomètres)**  
(sans le transport par voies aériennes ou par réseaux de conduites)



## 8.2. Conclusions

Les résultats du présent rapport montrent que la transition que traversent les pays de l'ex-bloc soviétique se manifeste également dans le secteur des transports. Ces pays ont en effet pris leur distance par rapport à une politique des transports planifiée et donnant la préférence, par des réglementations dirigistes, aux transports publics -- notamment ferroviaire -- sur le transport motorisé individuel, pour se tourner aujourd'hui vers une politique favorisant le transport routier. Cette évolution résulte de la levée des restrictions applicables à la création d'entreprises privées de transport, de la suppression des subventions au transport public et de la promotion des investissements dans la construction routière, phénomène qui s'accompagne d'une mise à la diète financière et d'une absence de restructuration de fond dans le transport public par voie ferrée. Malgré le niveau élevé des prix du carburant par rapport aux revenus de la population, cette évolution conduit à l'évolution que nous avons décrite, et qui est celle qu'ont connue les pays d'Europe occidentale au cours des 30 dernières années.

Si pour des raisons liées à la politique de l'environnement et des transports, il était décidé d'éviter une telle évolution, afin de mettre en place un secteur des transports performant du point de vue de l'économie nationale et de l'environnement, -- ce que s'efforcent aujourd'hui de faire les pays d'Europe occidentale --, il conviendrait de recommander les stratégies suivantes :

- des stratégies de limitation du trafic (destinées à éviter une croissance trop forte du transport sans pour autant nuire à la croissance économique) ;
- des stratégies de stabilisation qui vont, par exemple, de politiques de transferts de trafic à la promotion de moyens de transport écologiques et économes en énergie ;
- une moindre consommation d'énergie par les véhicules et une diminution de la pollution, grâce aux nouvelles technologies et à un changement de comportement de la part des conducteurs.

Il est impossible, pour des raisons financières et politiques, d'introduire en même temps toutes les mesures utilisant les instruments décrits plus loin. C'est la raison pour laquelle il convient de recommander les deux trains de mesures suivants :

- Les "mesures immédiates" qui rassemblent toutes les mesures garantissant un succès optimal moyennant un faible coût.

- Les “mesures structurelles” concernent les domaines qui nécessitent d’importants moyens financiers ou qui reposent sur des décisions politiques impopulaires, et nécessitent pour cela un processus de discussion de longue haleine. La mise en oeuvre de ces mesures dans le temps doit commencer aujourd’hui, mais s’inscrit dans le moyen et le long termes.

Ces deux trains de mesures pourraient modifier la question posée au début de cette contribution à la section 1.1, ainsi que la réponse apportée.

### **8.2.1. “Mesures immédiates”**

L’ensemble des “mesures immédiates” a pour objet principal la stabilisation de la situation actuelle en termes de répartition modale. Pour atténuer l’évolution indésirable sur le plan environnemental, et qui se profile selon les prévisions, il importe de réaliser rapidement un petit nombre de mesures qui ne mettent à mal aucune structure et qui permettent de préparer de nombreuses autres mesures et instruments d’action.

Le second critère de choix des mesures immédiates est la flexibilité au niveau des possibilités d’adaptation. Compte tenu de l’urgence, ces mesures immédiates doivent être entreprises avec la flexibilité requise, en fonction des besoins, et sans entraîner de situations “préjudiciables”, contrairement à toutes les formes de mesures structurelles.

Le troisième critère important est la faiblesse des moyens financiers pour réaliser les mesures immédiates. Cette limitation est en effet rendue nécessaire par la situation financière difficile que connaissent à la fois le budget de l’État, les communes et les entreprises de transport.

L’ensemble “mesures immédiates” se compose donc des éléments suivants :

#### **Élément 1 : Sensibilisation et information**

**Objectif :** Sensibilisation aux avantages d’un secteur des transports économe en énergie et peu polluant, mise en place d’un climat positif pour la prise de décision, ancrage durable des préoccupations environnementales dans l’esprit des décideurs et des citoyens en vue d’une utilisation écologique de l’automobile.

Les actions visant à éveiller les consciences dans l'opinion publique, c'est-à-dire les mesures s'adressant à l'esprit, permettent de modifier l'attitude par rapport aux transports et à la protection de l'environnement, de faciliter l'acceptation de mesures *a priori* impopulaires et d'entreprendre de modifier les comportements à long terme (il peut s'agir, par exemple, de réaliser des enquêtes spécifiques sur l'interaction environnement-transports, de concevoir un programme de sensibilisation du public, d'organiser des formations, de diffuser des informations, de mettre en place une éducation aux transports dans les écoles ou de définir des formations de conseillers en mobilité).

### **Élément 2 : Réglementation accrue des places de stationnement et mesures favorisant les transports publics**

**Objectif à court terme :** Stabilisation de la répartition modale au niveau actuel entre transport public et transport individuel.

L'offre de transport public reste vaste. Il convient de la rendre plus attractive par des mesures immédiates destinées à limiter la perte de vitesse de cette offre par rapport au transport individuel motorisé. Ce type d'action comprend la mise en place de plans de transport communaux et régionaux, la préservation du rôle du transport public, l'accroissement de la vitesse et de l'attractivité du transport public, la définition de priorités par rapport au transport en voiture particulière, l'adoption de mesures restrictives concernant le transport individuel motorisé, la réglementation des places de stationnement, etc.

Le financement de cet élément doit notamment venir des recettes de stationnement. Déjà introduit dans quelques pays d'Europe de l'Est, cet instrument peut générer d'importants moyens financiers qui devront servir à des mesures complémentaires ciblées. La privatisation de la gestion des places de stationnement est une condition *sine qua non* du succès de cette mesure.

### **Élément 3 : Réorganisation de l'exploitation des chemins de fer et du transport public local de personnes**

**Objectif :** Adaptation de l'organisation à une forme de gestion répondant aux exigences actuelles et à de nouvelles formes de financement.

La structure actuelle des entreprises publiques de transport doit être adaptée aux formes de gestion des entreprises privées. Parallèlement, il est urgent de définir une nouvelle forme de financement pour la modernisation. Il

convient notamment d'envisager des modèles de privatisation. En l'absence d'une telle restructuration, il sera totalement impossible de maintenir la compétitivité du rail par rapport à la route.

#### **Élément 4 : Prise en compte des objectifs d'économie de l'énergie et de protection de l'environnement dans l'aménagement du territoire**

**Objectif à court terme :** Préserver les chances dont disposent actuellement les transports publics.

L'aménagement du territoire compte parmi les déterminants essentiels de la politique des transports et de l'habitat. C'est aux occasions manquées dans les pays d'Europe occidentale que l'on reconnaît son importance. Dans ces pays, en effet, un aménagement du territoire déficient a conduit à des structures contre-productives pour les transports publics. Ce type d'action englobe la fixation d'objectifs dans la législation relative à l'aménagement du territoire et la conception de programmes de développement.

##### **8.2.2. "Mesures structurelles"**

Ces mesures structurelles s'inscrivent dans le moyen et le long termes, mais leur mise en place doit être préparée dès maintenant. Elles se caractérisent tout d'abord par un coût élevé, ce qui interdit pratiquement leur réalisation dans la situation actuelle. Elles nécessitent ensuite au sein de la population un débat qui doit être préparé de façon appropriée, ce qui empêche là aussi, leur application immédiate.

Cet ensemble se compose des éléments suivants :

#### **Élément 5 : Amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant dans les transports publics**

**Objectif :** Amélioration de la compétitivité des transports publics et du transport ferroviaire de marchandises.

Le développement de l'infrastructure de transport ainsi que la mise au point et la production d'un matériel roulant moderne, comptent parmi les missions les plus onéreuses, mais aussi les plus intéressantes du point de vue de la politique économique. Par infrastructure, on entend non seulement les voies de communication *stricto sensu*, mais aussi les gares, les arrêts et les

équipements techniques des voies de communication ; ce type d'action exige donc la mise en place d'un plan d'ensemble pour le transport public à longue distance avec des mesures favorisant l'attractivité et la réduction du temps de trajet des transports publics, permettant l'accélération des transports publics et donnant à ceux-ci une priorité par rapport à l'automobile.

### **Élément 6 : Amélioration bien tempérée de l'infrastructure routière**

**Objectif :** Amélioration de l'infrastructure routière, avec maintien en parallèle de la compétitivité du rail.

L'infrastructure routière doit avant tout être améliorée -- en tenant compte de la protection de l'environnement -- là où le transport public ferroviaire n'offre que peu ou pas de perspectives de développement. Il convient d'éviter de concurrencer trop fortement les corridors ferroviaires.

### **Élément 7 : Mesures d'organisation des transports**

**Objectif :** Exploiter les gisements potentiels existants en agissant sur l'organisation des transports.

De même que les mesures de sensibilisation, celles concernant l'organisation des transports sont avant tout une affaire non physique et relèvent du "*software*". L'organisation intelligente du cadre dans lequel s'exercent les transports permet dans bien des cas d'importantes économies en matière d'infrastructure ("*hardware*") : baisse des gammes de vitesses maximales à 100/80/50/30 km/h dans le cadre de la réglementation du transport routier, contrôles de vitesse accrus, accélération des moyens de transports publics, priorité aux transports publics par rapport au transport routier (horaire cadencé, formes d'exploitation différenciées), mesures relatives au transport motorisé individuel (restriction de desserte et d'accès, utilisation rationnelle de l'automobile).

### **Élément 8 : Transport combiné de marchandises et amélioration de la logistique du transport interurbain**

**Objectif :** Mise en place d'un cadre de développement ordonné pour le transport de marchandises.

L'évolution actuelle caractérisée par l'apparition de nombreux petits transporteurs avec des parcs de véhicules âgés est contre-productive du point de

vue de la politique de l'énergie et de l'environnement. Pour les pays en transition, le développement d'un système de transport combiné moderne (au même titre que l'Union Européenne qui en a fait un objectif de recherche majeur) constituerait -- à côté d'une amélioration de la qualité du transport ferroviaire de marchandises -- un bon ticket d'entrée dans un nouveau système intégré de transport de marchandises.

## BIBLIOGRAPHIE

HAMADER, PFEIFFER, REITER, SAMMER *et al.* : *Möglichkeiten der Energieeffizienzsteigerung in der Slowakischen Republik, Bereich Verkehr; im Auftrag der Energieverwertungsagentur und des Umweltministeriums Wien* (travail réalisé pour le compte de l'Agence autrichienne de la Maîtrise de l'Énergie et du Ministère autrichien de l'Environnement), Vienne, 1994.

HAMADER, PFEIFFER, REITER, SAMMER *et al.* : *Möglichkeiten der Energieeffizienzsteigerung in der Tschechischen Republik, Bereich Verkehr; im Auftrag der Energieverwertungsagentur und des Umweltministeriums* (travail réalisé pour le compte de l'Agence autrichienne de la Maîtrise de l'Énergie et du Ministère autrichien de l'Environnement), Vienne, 1994.

SAMMER G., FALLAST K., LAMMINGER R., RÖSCHEL G., SCHWANINGER T. : *Mobilität in Österreich 1983-2011*, ÖAMTC (éditeur), Vienne, 1990.



FRANCE

**Gautier CHATELUS**  
**INREST-DEST**  
Arcueil  
France



## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	117
2. ÉVOLUTION DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE EN EUROPE CENTRALE.....	119
2.1. La profonde récession liée à la chute des économies planifiées .....	119
2.2. Stabilisation et reprise en 1994-1995 : fin de la première phase de la transition .....	120
2.3. Variété des perspectives d'avenir des PECO .....	121
2.4. Des restructurations et privatisations encore loin d'être achevées ..	124
2.5. Intégration régionale.....	126
3. ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS.....	127
3.1. De l'incertitude des statistiques .....	127
3.2. Évolution de la mobilité en Europe centrale et baltique .....	128
3.3. Vers une croissance très forte du transport international de marchandises .....	142
3.4. Le développement des transports combinés .....	149
3.5. Un parc roulant routier important en pleine transformation .....	156
4. CONCLUSION : ÉMERGENCE DE POLITIQUES DE TRANSPORT .....	159
NOTES.....	161

ANNEXES..... 166

BIBLIOGRAPHIE..... 187

Arcueil, août 1996

## 1. INTRODUCTION

La situation des transports en Europe Centrale a beaucoup changé depuis quelques années. Les transformations dans ce secteur ont suivi et parfois précédé les évolutions de l'économie, et en tout cas reflète la transition en cours. Les transports, en tant que support de l'économie ont un rôle fondamental à jouer dans cette transition. Les transformations du secteur se retrouvent à tous les niveaux. D'un point de vue global, la nature même de la mobilité s'est transformée, avec une réorientation des flux, une transformation des motifs des déplacements, un changement du rôle même des transports. Dans le même temps, la transformation de l'économie a été radicale. Les économies autrefois planifiées, basées sur des relations intégrées, fondées sur des principes monopolistes tant en interne que dans la répartition internationale du travail au sein du CAEM qui organisait les échanges extérieurs, se sont radicalement ouvertes vers un système beaucoup plus concurrentiel, où la relation de marché a supplanté la relation planifiée. Même si la transformation micro-économique est loin d'être achevée, le basculement des principes régissant l'économie a lui bien eu lieu dans la plupart des secteurs. La structure même de l'économie, la nature de la production changent, transformant ainsi le type de marchandises transportées.

Les attentes de l'économie et de la société vis-à-vis du système des transports se sont ainsi transformées. Tout comme l'économie en général, le système des transports est passé d'un système intégré volontariste centré sur l'offre de transport à un système désagrégé tiré par la demande. Le choix des relations commerciales, des quantités et des destinations, et la nature même des marchandises (et donc de la demande de transport) ne sont plus dictés par une politique planificatrice, mais par des relations de marché. De même, les choix des modes de transports ne répondent plus à des règles plus ou moins normatives correspondant à une politique volontariste, mais plutôt aux lois du marché, le client choisissant le transporteur fournissant le meilleur rapport qualité-prix.

Quant au transport de voyageurs, il a été considéré jusqu'en 1990 comme non productif (au contraire du transport de marchandises). C'était donc un bien de consommation qui n'avait pas la priorité par rapport aux biens de production. Le marché de ce bien de consommation était alors régulé par la pénurie, avec priorité au transport de marchandises, priorité aux transports collectifs, et en particulier forte pénurie de véhicules particuliers. La situation en 1996 est là aussi retournée, puisque ce sont bien les prix qui maintenant régulent le marché et la demande de déplacement de voyageurs, avec en particulier une forte croissance de la demande de mobilité individuelle.

Ces transformations globales de la demande vis-à-vis du système de transport se sont effectuées dans un contexte de récession économique forte qui a eu un impact important, tant sur la demande globale de transport de marchandises (forte réduction des volumes), que sur la demande de transport de voyageurs (baisse de la mobilité quotidienne liée au chômage, baisse des budgets individuels alloués au transport).

Au niveau micro-économique, la transition implique une refonte des structures des entreprises, un éclatement des grands conglomerats monopolistiques, avec privatisation et restructuration plus ou moins progressive des entreprises de transport. L'organisation du secteur, le rôle des différents acteurs ont profondément changé. L'environnement institutionnel, tout comme les entreprises doivent s'adapter à un nouveau contexte. La contrainte budgétaire dure, caractéristique d'un fonctionnement de marché a dans la plupart des cas remplacé une contrainte budgétaire molle, pour des activités où la maximisation du chiffre d'affaires, plutôt que le profit devait conduire le fonctionnement des entreprises. Les entreprises doivent donc s'adapter à un nouveau contexte les obligeant à rechercher le profit, dans un environnement devenu fortement concurrentiel à l'intérieur des modes (sauf ferroviaire) et surtout entre les modes.

Le texte présent va chercher à analyser en détail l'évolution récente de ce marché des transports en Europe Centrale, et chercher à discerner comment se traduit la transition actuellement dans ce domaine des transports. Il s'articulera autour de plusieurs parties. Après une approche économique globale permettant de restituer l'état économique des deux dernières années en Europe Centrale, nous évaluerons de façon globale l'évolution de la mobilité par le biais de l'analyse des principaux agrégats de transports, par modes (voyageurs et marchandises). Nous nous intéresserons ensuite à plusieurs facteurs-clefs de ce développement : l'évolution des flux internationaux, le développement du transport combiné, les changements dans le parc roulant.

## 2. ÉVOLUTION DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE EN EUROPE CENTRALE

### 2.1. La profonde récession liée à la chute des économies planifiées

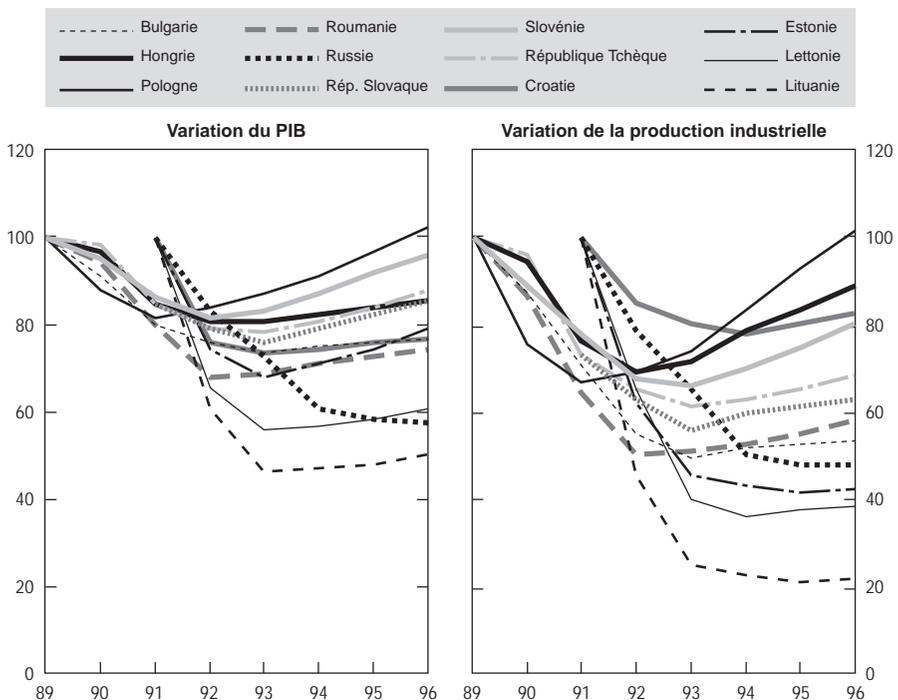
Les pays d'Europe Centrale ont subi depuis 1989 une très forte récession économique. Les indicateurs macro-économiques usuels ont connu une dégradation extrêmement importante, surtout dans les premières années de la transition. Ainsi, entre 1989 et 1992-1993 en Europe Centrale, c'est d'abord l'inflation qui s'est envolée, pour approcher ou dépasser les 100 pour cent (pour atteindre parfois des pics d'hyperinflation à plus de 1 000 pour cent), puis le PIB a chuté de 20 pour cent ou plus, en suivant la dégringolade de la production industrielle (qui a baissé de 30 à 60 pour cent) ; le chômage, parti d'un niveau officiel quasiment nul a crû progressivement pour atteindre en 4 ou 5 ans des niveaux proches ou supérieurs à ceux de l'Union Européenne (entre 10 et 18 pour cent). Cette tendance a été suivie avec une ou deux années de retard par les pays de l'ex-Yougoslavie (touchés par la guerre) et les Pays Baltes (cf. Tableau 1 et Tableaux récapitulatifs Annexe 1).

Cette récession extrême des grands indices macro-économiques traduit essentiellement la destruction des fondements de base de l'économie planifiée, par suite de l'ouverture des marchés à la concurrence, et du passage de l'économie d'une économie d'offre à une économie de demande. Dès lors, les prix grimpent tant que l'ajustement de l'offre à la demande n'est pas engagé, alors que la production de biens primaires ne trouve plus de clientèle, ce qui induit une chute brutale de la production industrielle et du PIB. Les entreprises anciennes doivent alors s'adapter, en se restructurant, en réduisant leur masse salariale, en rentrant dans un processus de privatisation pour certaines d'entre elles. Ce phénomène étant plus lent, le taux de chômage croît moins vite.

Pour initier et accompagner ce changement radical d'économie et de société, les différents pays ont entrepris des réformes institutionnelles en profondeur. Ces réformes se traduisent sur le plan politique par une démocratisation de la vie publique, et sur le plan économique par l'adoption et l'application de politiques d'ouverture et d'ajustement. Les grands points de ces politiques sont essentiellement d'ouvrir les marchés de biens, de services, et les marchés financiers, de libéraliser le commerce extérieur, de donner un cadre légal aux activités privées, de restructurer et d'ouvrir les entreprises à la privatisation. Il s'agit de mener ces différentes politiques tout en conservant une stabilité économique dans le pays, qui ne peut être garantie que par une maîtrise

minimum des grands équilibres budgétaires et commerciaux. Ceci implique en particulier de redéfinir l'intervention de l'État dans les domaines sociaux et des services collectifs, afin de limiter la dépense publique. Une certaine austérité budgétaire a donc dû être mise en oeuvre (avec plus ou moins de rigueur et de succès), en particulier dans les pays soumis à une forte contrainte de dette extérieure (ce qui est le cas de la plupart, à l'exception notable de la République Tchèque et de la République Slovaque).

Tableau 1. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES PECO  
indice 100 en 1989 (91)



Source : Deutsche Bank Research Review.

## 2.2. Stabilisation et reprise en 1994-1995 : fin de la première phase de la transition

Après cette très forte récession, la période 1994-1995 dans les Pays d'Europe Centrale (PEC) a été caractérisée par une stabilisation, voire une reprise économique importante. La croissance du PIB dans tous les pays est

nulle ou positive (2 à 6 pour cent), l'hyperinflation est partout jugulée, et l'inflation est ramenée à des niveaux corrects (quoique plus élevés que dans l'Union Européenne) entre 8 et 25 pour cent en général. La production industrielle a été stabilisée, et reprend même fortement dans quelques pays (à l'exception des Pays Baltes). Le chômage quant à lui se stabilise, dans une fourchette qui se resserre entre 8 et 14 pour cent, avec une réduction des taux dans les pays qui avaient atteint des sommets, et une croissance continue dans ceux où l'ajustement avait démarré plus tard. L'exception majeure reste pour le chômage la République Tchèque où ce chômage semble demeurer à un niveau très faible (4 pour cent).

La démocratie s'est un peu partout pérennisée, avec dans plusieurs pays les premières élections de renouvellement des dirigeants, et des premières alternances politiques (avec souvent l'arrivée au pouvoir des partis issus des anciens partis communistes). Au niveau institutionnel, la première vague des grandes réformes semble achevée, et il s'agit maintenant plus de raffiner la mise en oeuvre du cadre institutionnel du nouveau système économique.

Il semble donc bien qu'un premier palier de la transition ait été atteint (voire dépassé en République Tchèque, en Pologne et en Hongrie, pays ayant été même acceptés au sein de l'OCDE en 1996). L'élimination de la partie obsolète de l'héritage macro-économique de l'ancien système paraît avoir été accomplie.

### **2.3. Variété des perspectives d'avenir des PECO**

Reste à savoir maintenant quel degré cette transition a atteint au niveau micro-économique, au sein des entreprises, et vers quel nouveau système les différents pays vont se diriger. Plusieurs cas peuvent se présenter. Tout d'abord, il s'agit de connaître le modèle qui sera suivi, entre libéralisme très poussé (modèle américain), libéralisme social plus caractéristique de l'Europe Occidentale, ou un modèle d'État plus interventionniste et protectionniste comme ce qui a pu se passer dans les pays d'Asie du Sud-Est. D'autres systèmes, peut-être propres à la région, pourraient également émerger de cette transition.

L'autre question sera celle du succès de cette transition. En effet, si beaucoup d'économistes proposent une courbe en U ou même en J pour analyser le développement des PEC, rien n'est réellement acquis, et la croissance forte qui devrait suivre la période de récession et de stabilisation ne

sera pas automatique, surtout dans un contexte de difficultés pour l'économie mondiale et de concurrence accrue entre les différentes parties du monde. On peut d'une part imaginer un développement important, soutenu par les perspectives d'intégration européenne, du type de celui qu'a connu l'Espagne des années 80 (avec des pics de croissance et des périodes de stagnation). Mais on peut aussi envisager des croissances extrêmement fragiles, et susceptibles de se retourner très rapidement comme ce qui a pu se passer dans certains pays d'Amérique Latine. Enfin, il n'est pas non plus à exclure que certains pays restent pris dans une spirale négative de récession économique et de troubles politiques, et n'arrivent pas du tout à sortir de la phase d'ajustement<sup>1</sup>.

Ainsi, le phénomène de transition, même si l'on a tendance à le considérer dans son ensemble va se différencier de plus en plus entre les différents pays. Il paraît maintenant clair que tous n'évolueront pas de la même manière. La situation de départ était déjà largement différente d'un pays à l'autre (même si la question fondamentale demeure de rompre avec l'économie planifiée pour s'insérer dans l'économie mondiale)<sup>2</sup>. Mais les chemins choisis suivant les pays accentuent encore les différences, en particulier quant au rythme des réformes, leur profondeur, le niveau de protection sociale à conserver, le degré d'intervention de l'État à conserver, etc. Et les résultats macro-économiques varient de la même manière.

Par ailleurs, ces chiffres macro-économiques sont à manier avec prudence, car ils ne sont pas très précis en raison de l'importance des activités économiques en marge de la légalité. Ainsi, les chiffres proposés par les organismes d'étude de la conjoncture sont-ils retouchés régulièrement de façon sensible, parfois plusieurs années après la période à laquelle ils se réfèrent. De plus, les agrégats macro-économiques cachent en période de transition des évolutions micro-économiques, des transformations institutionnelles et sociales complexes et variées. Il est ainsi parfois utile d'avoir recours à des instruments indirects ainsi qu'à des appréciations moins quantifiées pour avoir une vue plus détaillée de la situation réelle.

Enfin, si l'aspect économique est souvent considéré comme prépondérant, l'acceptabilité sociale de la transition est et devient de façon croissante un des points fondamentaux qui dirige les options politiques, comme le traduit le retour des anciens partis communistes au pouvoir dans plusieurs pays. Il est désormais clair que tous ne profiteront pas de la même manière du changement de régimes. Un certain nombre de grandes valeurs (comme la démocratie, la liberté d'expression et de mouvement, etc.) sont des acquis certains pour tous, mais d'autres phénomènes négatifs touchent maintenant l'ensemble de la société

comme la violence ou la précarité. Mais c'est surtout l'accroissement des inégalités (qui se fait avec ostentation) qui menace ces sociétés. Dans des pays bercés pendant 40 ans ou plus par le mythe égalitaire, il est d'autant plus difficile à admettre que certains gagnent beaucoup au processus de transition, alors que d'autres peuvent y perdre. En particulier, la montée du chômage, associée à une baisse des services collectifs et de la protection sociale, est une cause de mécontentement, tout comme l'ajustement des prix des produits de première nécessité aux prix mondiaux. Les plans d'austérité drastique, comme le plan hongrois de 1995, destiné à "assainir" les finances publiques, ont alors beaucoup de mal à être acceptés et appliqués entièrement<sup>3</sup>. Cette ambiguïté se retrouve, à l'instar de ce qui se passe dans l'Union Européenne, dans le sort réservé aux transports publics, chroniquement déficitaires et coûteux, mais socialement indispensables.

Par ailleurs, à l'intérieur même des pays, la transition connaît des visages très différents, et les inégalités régionales et locales deviennent très fortes. Alors que dans la plupart des capitales, une nouvelle économie privée de services et des investissements étrangers permettent à la situation d'évoluer très favorablement, d'autres régions connaissent un développement très différent. La structure industrielle de certaines zones, dont l'économie était entièrement orientée autour d'une entreprise de l'industrie lourde (qui gérait la sous-traitance, les services sociaux, etc.), en fait des zones sinistrées dès lors que cette entreprise -- dont la production est en générale inadaptée à la nouvelle donne économique -- risque de faire faillite. A l'autre bout du spectre des régions, certaines zones frontalières connaissent une croissance économique informelle formidable liée à la présence de frontières proches. L'activité développée sera alors celle de sous-traitance pour des voisins plus riches (Allemagne, Autriche), ou sera basée sur une activité de service et de commerce profitant des différentiels de niveaux de vie et des différences dans les prix des produits de part et d'autre des frontières<sup>4</sup>. Ces différences sont liées à des niveaux d'ouverture de marché, de taxation, de législation de contrôles douaniers très différents. On assiste ainsi à un nombre énorme de passages de frontières (plus de 220 millions en Pologne en 1994), dont une grande partie est directement liée à ces échanges transfrontaliers (souvent informels). Cette hétérogénéité se retrouvera bien évidemment dans le secteur des transports, avec entre autre une explosion de la motorisation dans les grandes villes, alors que dans certaines régions, on assiste à une chute de la mobilité liée à la paupérisation relative de la population, et à l'augmentation des prix des différents moyens de transports. Les transports de marchandises se développent également de la même manière, en suivant de près les changements économiques.

## 2.4. Des restructurations et privatisations encore loin d'être achevées

Mais c'est surtout au niveau micro-économique qu'il faut s'attacher si l'on veut mieux comprendre les mécanismes en cours et analyser les résultats qu'il faudrait en attendre. L'analyse de ces changements structurels de l'économie permet de pouvoir discerner quels sont les obstacles encore à franchir, et de comprendre l'évolution générale des pays. On pourra alors tirer des conclusions sur l'évolution actuelle de la demande globale de transport et sur l'évolution de ce marché. Cette analyse permet également de façon plus détaillée de comprendre les changements dans les entreprises, dans leurs relations commerciales, dans leurs productions, et donc la demande qu'elles vont avoir vis-à-vis du transport. Transposée aux entreprises de transport elles-mêmes, cette démarche permet de cadrer leur évolution et de voir comment le système s'adapte à la nouvelle situation.

Si les transitions continuent d'avancer d'un bon pas, elles commencent à se heurter au problème de la "seconde restructuration" qui est celle des entreprises d'État obsolètes et fortement déficitaires. Un premier assainissement des structures macro-économiques a permis la constitution d'un véritable marché, la création de nombreuses nouvelles entreprises privées, et la transformation des entreprises existantes les plus profitables. Mais le problème de la restructuration complète des grands conglomérats industriels demeure souvent, nécessitant pour atteindre des standards de rentabilité habituels l'injection de nouveaux capitaux et surtout la réduction d'une grande partie de la masse salariale. Pour pallier ces problèmes et avancer plus loin dans la transition, c'est en général la voie de la privatisation qui a été choisie. De fait, tous les pays cherchent à privatiser et diverses voies ont été employées, telles que la vente directe, la reprise par les employés ou la privatisation par distribution de coupons (ou d'actions) dans le public<sup>5, 6</sup>. Mais pour les grandes entreprises peu performantes, que ce soit dans le cas de la privatisation par vente (où elles ne trouvent pas de repreneur), par reprise par les employés ou par privatisation de masse (où il n'y a pas de véritable propriétaire, ni d'apport de capitaux frais), le problème de la restructuration demeure posé. Il reste donc encore des restructurations, des fermetures d'entreprises, des licenciements à effectuer, même dans les pays qui semblent maintenant redresser la tête comme la Pologne et la République Tchèque.

Le cas des entreprises de transport n'échappe pas à la règle. De fait, ce secteur est assez représentatif des transformations en cours et des difficultés qu'il faut encore résoudre. Le secteur des transports dans les pays à économie planifiée était construit traditionnellement autour de grandes entreprises

nationales d'État (GEN) contrôlant des secteurs entiers, ainsi que d'importantes flottes de camions intégrées dans les entreprises industrielles, pour du transport en compte propre à courte distance. L'ouverture à l'économie de marché s'est traduite par plusieurs phénomènes. D'une part, dans le secteur routier, il y a eu une explosion de création d'entreprises privées de très petite taille (1 à 2 camions). Ce secteur atomisé qui s'est créé brusquement, est représentatif de l'essor d'un nouveau secteur privé dans l'économie. Mais ces entreprises sont encore très fragiles, mal préparées à affronter une concurrence étrangère et très insuffisamment structurées entre elles. La seconde phase de la transition devrait donc voir ces entreprises chercher à se pérenniser en créant des alliances, en s'appuyant sur un cadre institutionnel plus adapté souvent en cours de création, afin de se renforcer.

Pour les grandes entreprises de transport routier, la voie principale choisie a été celle de l'éclatement pour les compagnies nationales, en les séparant en entités sur une base régionale ou de spécialisation (plus de 140 entreprises issues des PKS en Pologne, plus de 60 de VOLAN en Hongrie). Mais même à ce niveau de désagrégation, il est difficile de trouver des repreneurs privés, surtout pour le transport public de voyageurs. D'autres entreprises de transport routier ont été complètement démantelées par la vente des véhicules à leurs chauffeurs (comme en Roumanie). Par contre, les GEN de transport international routier ont souvent été conservées en l'état avec la volonté de les privatiser (Hungarocamion en vente, SOMAT bulgare vendu à l'allemand Vili-Betz, etc.).

Pour les autres modes, la restructuration est beaucoup plus ardue, en particulier dans le domaine du chemin de fer, où les sureffectifs sont notoires et augmentent avec la chute des trafics. Restructuration et privatisation du rail restent donc des sujets très difficiles (comme c'est le cas pour les entreprises industrielles des secteurs lourds peu compétitifs). Enfin, certains modes et en particulier l'aérien revêtent une importance stratégique aux yeux des États qui, tout en en mettant en vente une partie, cherchent à garder une part minimale d'actions.

La variété de ces situations dans le secteur des transports reflètent assez bien l'état général de la restructuration micro-économique, avec émergence d'un véritable secteur privé qu'il faut consolider, privatisation de quelques grandes entreprises nationales par vente à des capitaux étrangers, et grosses difficultés de restructuration pour des entreprises publiques peu rentables.

## 2.5. Intégration régionale

L'un des grands enjeux pour les pays d'Europe Centrale est celui de l'intégration régionale, qui aura un impact important sur le chemin du développement économique, mais aussi sur les grands courants de transport international. La grande question posée à ces pays est essentiellement celle de l'association, puis de l'intégration dans l'Union Européenne, qui a affirmé cette vocation de l'Europe Centrale. L'impact de cette association se fera ressentir dans les flux, mais aussi dans la structure économique des pays. Ils devront s'adapter aux normes, aux règles des pays européens, s'aligner sur les standards européens. Les marchés s'harmoniseront et s'ouvriront complètement aux concurrences internationales. Cela implique également une remise à niveau de l'infrastructure en Europe Centrale, afin de répondre à des besoins proches de ceux que l'on rencontre dans l'Union Européenne.

Parallèlement, apparaissent les besoins pour une intégration régionale plus forte. Les pays de la région s'organisent entre eux pour renforcer leur coopération. Trois grands ensembles ressortent, avec des regroupements au Nord autour de la Mer Baltique (avec le soutien des pays scandinaves de l'Union Européenne), au Sud autour de la Mer Noire (poussé par la Turquie et incorporant les États caucasiens), et de façon plus formelle au Centre avec la création du CEFTA (*Central European Free Trade Agreement*) dont le but est de constituer une zone de libre-échange en 1997, entre la Pologne, les Républiques Tchèque et Slovaque et la Hongrie et plus récemment la Slovénie. Le renforcement de ces alliances, s'il a un impact assez faible en termes d'échanges globaux (car les pays commercent assez peu entre eux), permet en tout cas d'aborder de façon commune un certain nombre de problèmes régionaux, et en particulier l'organisation des transports (transport combiné notamment). Il permet également d'avancer dans l'harmonisation et la normalisation des règles<sup>7</sup>.

De fait, on peut distinguer deux ou trois groupes de pays. D'une part, on trouve les États Baltes, qui ont comme principale caractéristique d'être issus de l'ex-URSS, et de donc devoir reconstruire une économie nationale plus autonome. Ces pays restent néanmoins très proches de la Russie qui demeure leur premier et indispensable partenaire commercial. Vers l'Ouest, ces pays se tournent surtout vers les Pays Scandinaves et l'Allemagne comme partenaires naturels autour de la Mer Baltique. Ils n'ont réellement démarré leur transition que vers 1991.

Les autres pays que l'on désignera dorénavant sous la dénomination de PEC (Pays d'Europe Centrale) sont des pays qui n'ont pas été partie intégrante de l'URSS. Même si certains d'entre eux sont issus de scissions (de la Yougoslavie et de la Tchécoslovaquie), leur position centrale les oriente plus naturellement vers l'Ouest. De plus, ils ont démarré leur transition en 1989-1990, et partent d'une économie moins intégrée dans le bloc soviétique. De ces PEC, on peut encore ressortir les pays du CEFTA (Pologne, Hongrie, Républiques Tchèque et Slovaque et Slovénie) qui semblent être en avance dans leurs réformes et dans l'évolution de l'économie.

### **3. ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS**

C'est dans ce cadre d'évolution très rapide, et de relative stabilisation (dans un contexte d'austérité) de la situation socio-économique que la transition dans le domaine des transports se poursuit. Globalement, lorsque l'on analyse les chiffres généraux représentant la mobilité en Europe Centrale, on se rend compte qu'elle semble suivre la courbe de l'évolution économique, à savoir une stabilisation des trafics consécutive à une baisse générale lors des premières années de la transition. La réorientation des échanges se traduit par un fort changement dans l'orientation des flux et l'ouverture au marché a pour conséquence une croissance de la part modale de la route.

#### **3.1. De l'incertitude des statistiques**

Avant d'aller plus loin dans l'analyse des marchés du transport en Europe Centrale, il faut tout d'abord souligner le problème récurrent de l'existence, de la disponibilité et de la fiabilité des données statistiques. Cette faiblesse du système statistique ne touche pas uniquement le système de transport, mais concerne l'ensemble des statistiques économiques. Schématiquement, on peut considérer que l'essentiel des statistiques dans l'ancien régime provenait des résultats des entreprises nationales qui détenaient souvent des monopoles sur des marchés précis. Ce sont elles qui fournissaient ainsi les chiffres permettant d'établir les statistiques nationales.

Depuis 1989, ce système s'est écroulé avec l'ouverture des économies, qui ont fait éclore très rapidement un nouveau secteur privé, et qui ont détruit les situations de monopoles. De plus, les objectifs des statistiques, et donc les

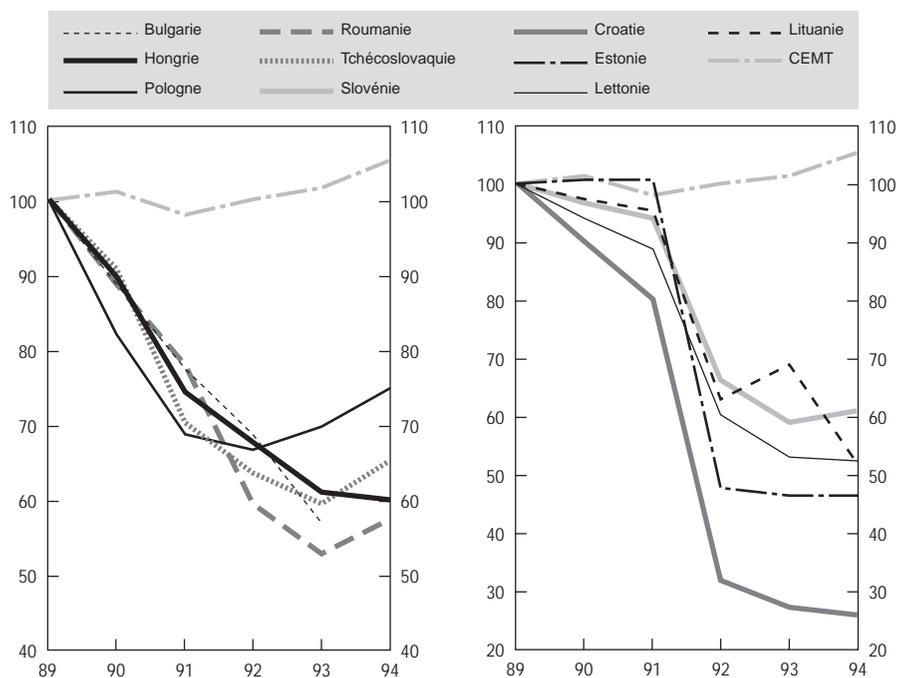
informations à recueillir et les principaux agrégats mesurés ne sont plus les mêmes. Il faut donc bâtir un nouveau système de recueil et de traitement statistiques. Or ce travail est difficile, et demande des nouveaux moyens, dans un contexte de crise budgétaire. De plus, l'importance du secteur informel, qui peut atteindre 30 ou 40 pour cent de l'économie dans certains pays, rend cette tâche encore plus difficile.

Ce constat a été dressé assez rapidement en Europe Centrale (il est régulièrement soulevé dans les Bulletins Économiques pour l'Europe de la CEE-ONU<sup>8</sup> et souligné dès 1990-1991 pour les transports<sup>9</sup>). Des solutions ont pu être proposées<sup>10</sup>, mais aucune n'a encore été mise en oeuvre sérieusement à un niveau régional, et seuls quelques pays fournissent des données assez complètes. La République Tchèque vient de remettre en place un système statistique complet (1995), alors que les Hongrois ont toujours fourni des statistiques assez exhaustives. Polonais et Bulgares présentent également des données relativement complètes. Mais par manque de moyens, les enquêtes sont souvent insuffisantes et une grande partie de ces statistiques sont plus des évaluations que des chiffres mesurés. En particulier, les flux de trafic affectés sur les grandes infrastructures sont difficiles à obtenir, et leur fiabilité souvent douteuse, de même que les chiffres des agrégats concernant les transports de voyageurs par véhicule individuel, et le fret routier en compte propre. Pour le compte d'autrui, les chiffres risquent aussi souvent d'être approximatifs en raison du volume de l'activité informelle.

### **3.2. Évolution de la mobilité en Europe Centrale et Baltique**

Comme nous l'avons précisé, le manque de données rend difficile une véritable analyse des flux, en particulier des flux de voyageurs. Néanmoins, nous pouvons relever certaines tendances. D'un point de vue général, l'effondrement des volumes transportés (tant voyageurs que marchandises) constaté au début de la période de transition tend à se stabiliser, avec la stabilisation économique. (Cf. Tableau 2 et Annexe 2).

Tableau 2. **MARCHANDISES TRANSPORTÉES**  
indice 100 en 1989 (t-km)



Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

### 3.2.1. *Écroulement des volumes de fret*

Pour les marchandises, on assiste ainsi à une relative stabilisation dans presque tous les pays. 1994 a même marqué une reprise importante en Pologne et en République Tchèque, voire en Roumanie. En fait ce n'est qu'en Lituanie que les volumes totaux transportés continuent de baisser réellement. On constate donc une forte adéquation entre reprise des trafics et reprise économique.

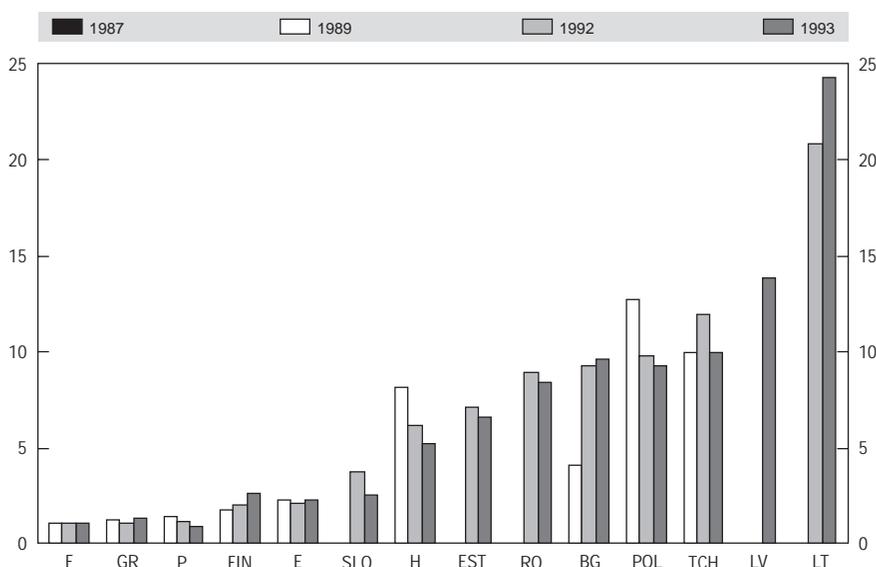
*Malgré la baisse, un ratio volume transporté / PIB qui reste élevé*

Néanmoins, les volumes transportés (en t-km) rapportés au \$ de PIB produit (selon les chiffres CEMT<sup>11</sup> et Banque Mondiale<sup>12</sup>) restent beaucoup plus élevés que dans des pays de l'Union Européenne (par exemple la France),

malgré une nette amélioration des ratios (Cf. Tableau 3 et Annexe 2). Si les chiffres présentés ne doivent pas être considérés dans leur précision, ils reflètent néanmoins une tendance qui est celle d'un taux de transport de fret élevé.

A cela on peut donner plusieurs explications. D'une part, les PNB des pays sont faibles en valeur absolue, et ne reflètent pas forcément réellement le niveau de vie et le niveau de production industrielle. Ce ratio est donc naturellement plus élevé (Cf. Annexe 2.). De plus, les pays considérés ont une structure économique encore fortement marquée par la production industrielle intermédiaire et lourde. De fait, dans les échanges avec l'Union Européenne (Cf. supra) le poids moyen par unité de valeur des exportations des PECO est largement supérieur à celui de leurs importations, traduisant bien cette tendance à une production ayant moins de valeur ajoutée<sup>13</sup>.

Tableau 3. TONNES-KILOMÈTRES PAR \$ PIB, INDICE 1 POUR LA FRANCE



Source : CEMT, Banque Mondiale.

Par ailleurs, certains pays ont une vocation de transit qui augmente naturellement leur production de transport. Mais, comme nous le verrons par ailleurs, le poids de ce transit est assez surévalué dans la plupart des PEC. Par contre, dans les Pays Baltes, cette fonction de transit est bien réelle, comme en

témoigne l'activité des principaux ports dont 80 à 90 pour cent des volumes sont liés au transit vers ou des pays de la CEI (Cf. sopra). Il y a donc globalement une surproduction de transport, par rapport à l'économie, liée à ce trafic de transit.

Une autre des raisons de ce fort ratio est plus directement la faible efficacité du transport. Cette faible efficacité se retrouve essentiellement dans le transport routier. Deux raisons peuvent expliquer cette dernière : d'une part, comme cela a été souligné, le marché est extrêmement atomisé, et ses structures sont encore faibles et mal établies. L'information est souvent insuffisante sur les possibilités de fret (en particulier de fret retour) avec des professions intermédiaires de transport pas assez développées (spécialement pour le fret intérieur). Sur les marchés internationaux, les transporteurs des PECO n'ont pas non plus facilement accès aux frets retour dans les pays tiers. Dès lors, le taux de remplissage des camions est moins performant que dans l'Union Européenne. Par exemple, sur le Via Baltica, en 1992, une enquête<sup>14</sup> de trafic a indiqué que sur ce couloir à forte vocation internationale, plus de 20 pour cent des camions roulent à vide.

La faiblesse de la productivité des transports est également liée à la structure du parc (Cf. sopra). Ce parc se caractérise en effet d'une part par sa vétusté (avec un très grand nombre de véhicules de plus de 10 ans), ce qui en réduit l'efficacité. Mais surtout, ce parc a une structure inadaptée à la demande actuelle. En effet, sa structure est héritée de l'ancien système d'économie planifiée. Or le système de production et d'achat de véhicules utilitaires était conduit par l'offre produite, et celle-ci s'était tournée essentiellement vers une production de camions de taille intermédiaire (autour de 3 à 5 tonnes de charge), au détriment de camions plus lourds (en particulier des tracteurs de semi-remorques) ou de camionnettes légères<sup>15, 16</sup>. On a donc une surreprésentation de cette catégorie de véhicules, ce qui implique une circulation de véhicules peu chargés d'une part, et la multiplication de véhicules pour transporter un seul lot.

Enfin, dans le domaine ferroviaire, la chute des volumes transportés sans restructuration des compagnies conduit sans doute à une sous-efficacité du transport de marchandises, avec des trains circulant en sous-capacité.

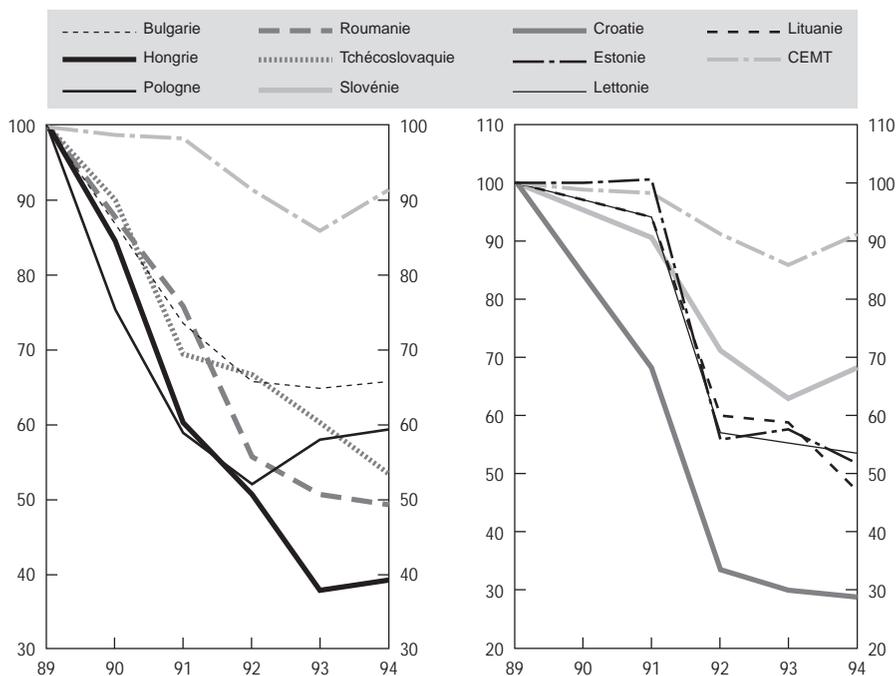
### *Une évolution du partage modal qui se fait au détriment du fer*

Pour ce qui est du partage modal, on constate, dans les données de la CEMT, une forte baisse du transport ferré en Europe Centrale en général, mais une part du ferroviaire qui se maintient à des niveaux élevés tant dans les Pays Baltes qu'en Croatie. Si la chute des volumes et des parts de marché du mode ferroviaire dans le Centre de l'Europe est bien reconnu et semble inévitable jusqu'à un certain point, les résultats pour les Pays Baltes et la Croatie nécessitent quelques explications.

Dans tous les cas, on peut certes mettre en question la fiabilité des statistiques routières, qui sous-évaluent certainement une partie des trafics. En particulier, le transport de petits volumes par des individus dans des véhicules particuliers n'est absolument pas pris en compte, alors que la structure très atomisée du nouveau secteur privé, et la taille du secteur informel devraient engendrer un important volume de ce type de transport. On peut penser en particulier à la desserte urbaine, mais aussi à l'important trafic frontalier généré par des gradients de prix significatifs sur un grand nombre de produits, que ce soit aux frontières de l'Union Européenne ou à celle de la CEI (ou même entre PEC).

En Europe Centrale, la part du fer continue de décroître, alors que le marché global du transport remonte. La conséquence de la reprise générale du trafic est cependant, pour la première année en 1994, un maintien de la performance fret ferroviaire de la plupart des pays, avec même une légère croissance absolue en Hongrie, en Pologne, et en Slovénie. Pour cette dernière, il y a aussi une croissance de la part modale recensée du fer. (Tableau 4, Tableau 5 et Annexe 2).

Tableau 4. **MARCHANDISES TRANSPORTÉES**  
 indice 100 en 1989 – fer (t-km)



Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

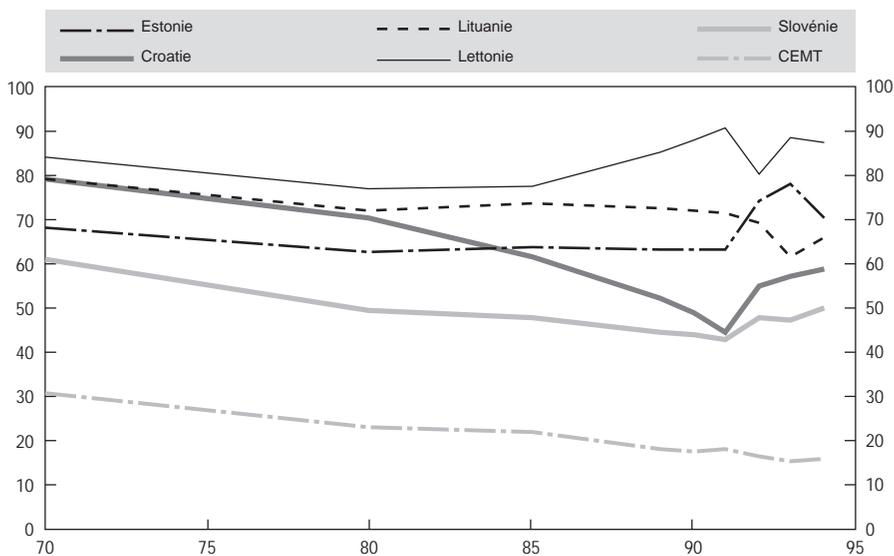
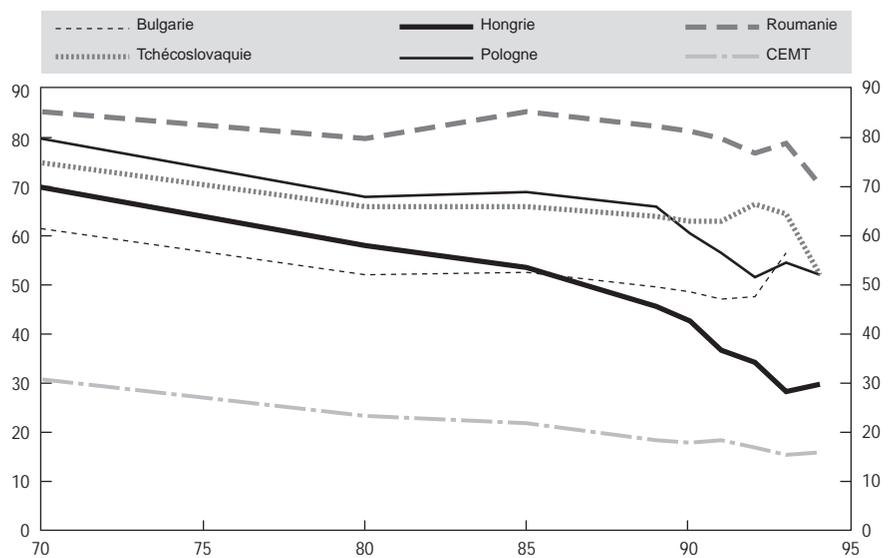
Pour le cas plus particulier des pays de l'ex-Yougoslavie, les statistiques doivent également être de qualité très faible, surtout en Croatie. Dans le cas de ce dernier pays, le contexte politique international très tendu ne permet pas de porter un jugement catégorique sur la situation à partir de chiffres très peu fiables. La Slovénie a vu une chute assez faible de la part du rail. Cette situation s'explique par deux éléments : d'une part, le niveau du fer était au départ plus faible que dans les autres PEC, d'autre part, la Slovénie est typiquement un petit pays, avec un important transit, tant Sud-Nord que Est-Ouest favorable au rail. ce pays est de plus voisin de l'Autriche, qui a instauré une politique favorable au fer, en restreignant en particulier le transit Est-Ouest routier, ce qui a pour conséquence qu'une partie du trafic international de la Slovénie doit utiliser le rail et le transport combiné.

Dans le cas des Pays Baltes, ce rôle de transit est encore plus important. En effet, comme nous l'avons souligné, les trois Pays Baltes se font concurrence pour le transit de et vers la CEE. Ils servent de ports d'entrée et surtout

d'exportation, pour la Russie en particulier. La Lituanie est de plus un territoire de transit entre la Russie et l'enclave russe de Kaliningrad, avec un trafic qui tend aussi à se développer sur cet axe. Or pour ces trafics Est-Ouest, les infrastructures routières sont de mauvaise qualité, les distances à parcourir longues, et les routes peu sûres. C'est donc naturellement le transport ferroviaire qui est majoritairement choisi, et qui peut maintenir une part modale très forte.

Ainsi, si les trafics ferroviaires ont connu une chute impressionnante depuis 1989 (- 40 à - 60 pour cent en volumes), la part modale a baissé dans de moindres proportions (car les volumes totaux ont également beaucoup baissé). Mais celle-ci, avec des valeurs comprises en 1994 entre 40 et 80 pour cent [sauf en Hongrie (29 pour cent)] reste à des niveaux encore beaucoup plus élevés que dans l'ensemble des pays d'Europe de l'Ouest membres de la CEMT (16 pour cent). Cette part modale s'est même globalement maintenue dans les Pays Baltes (66 à 87 pour cent des t-km recensées).

Tableau 5. ÉVOLUTION DE LA PART MODAL DU FER DANS LES PEC (T-KM)



Source : CEMT.

Cette part élevée du fer (même si elle est sans doute surévaluée) paraît enviable dans l'Union Européenne d'un point de vue environnemental. Pourtant, elle est sans doute indicatrice de difficultés pour l'avenir. L'accomplissement de la réorientation des échanges extérieurs (Cf. *sobra*), et la stabilisation des volumes globaux transportés sont certes des éléments positifs pouvant indiquer que la chute automatique et structurelle des trafics, liée aux grands changements macro-économiques de la première phase de la transition est plus ou moins achevée. La fin de cette première phase de la transition aboutit donc à une stabilisation des trafics ferroviaires de fret. Par ailleurs, comme indiqué précédemment, la nature de la production d'Europe Centrale, plus massive, plus axée sur les produits intermédiaires industriels doit aussi permettre au fer de maintenir une part relativement plus élevée qu'à l'Ouest -- toutes choses égales par ailleurs.

Mais plusieurs éléments font peser une hypothèque sur le maintien de ces trafics à l'avenir, ou en tous les cas de la part modale du chemin de fer. *A priori*, la comparaison avec l'Union Européenne, à laquelle aspirent les Pays d'Europe Centrale, semble indiquer que la part modale du fer reste excessivement élevée en Europe Centrale, pour des raisons d'héritage historique, mais que, à long terme, les flux de transport de ces pays devraient se rapprocher de ceux de l'Union Européenne (tout en gardant quand même une part de marché du chemin de fer légèrement supérieure si la structure de production reste plus "lourde").

De manière plus détaillée, on constate que la restructuration très lente des chemins de fer, leurs déficits chroniques, les rendent moins compétitifs, moins adaptables à la demande<sup>17</sup>. De plus, ils peuvent très difficilement attirer des capitaux pour réhabiliter et moderniser un réseau déclinant. Le fret requiert certes une qualité de service et un niveau de réseau moins performant que le trafic voyageur, mais la vétusté croissante des lignes ferroviaires sera un handicap difficilement surmontable. Dans le même temps, les (maigres) moyens financiers sont consacrés à la réhabilitation des réseaux routiers, voire à la construction d'autoroutes, tandis que le fret routier se restructure rapidement. Le marché routier reste certes encore mal organisé, et le parc roulant vétuste et mal adapté, mais la modernisation se réalise graduellement et à un rythme beaucoup plus élevé que pour le fer. La compétition de la route devrait donc s'accroître rapidement dans les prochaines années, ce qui lui permettra d'augmenter ses parts de marché.

Au niveau micro-économique, la restructuration progressive des entreprises, et en particulier des grandes entreprises industrielles nationales, la modernisation des techniques et des moyens de production, et l'augmentation de la sous-traitance pour des grands groupes multinationaux, devraient avoir un impact à terme sur la demande de transport. En effet, elles devraient déboucher sur la mise en place graduelle de techniques logistiques modernes et la rationalisation progressive de la production et de l'entreposage. En conséquence, la demande de transport pourrait devenir plus sélective, moins massive, mettant en avant des critères de qualité de service, de fiabilité et de souplesse du système de transport. Au niveau micro-économique, la demande va donc inexorablement basculer de plus en plus vers la route, car le fer structurellement, et encore plus dans l'état actuel où il se trouve, ne peut assurer cette qualité de service.

Une des solutions pour le fer sera donc de proposer de nouveaux services de fret plus proches de cette demande, plus modernes et compétitifs, tout en maintenant son rôle dans ses marchés traditionnels (transit vers l'Est, productions lourdes). Pour ce faire, l'accent est mis sur le développement du transport combiné. Ce dernier existe sous cinq aspects développés ci-dessous. Traditionnellement, il y avait un transport conteneurisé important entre les PEC et l'URSS (pour des questions de transbordement à la frontière) qui s'est effondré avec la baisse des relations commerciales. Le trafic de la Mer Noire était également assez conteneurisé. Deux marchés nationaux sont également susceptibles de se développer en Pologne et Roumanie (les autres pays sont trop petits). Enfin les derniers marchés, qui présentent un fort potentiel, sont ceux du transport vers et de l'Union Européenne, et des trafics intercontinentaux *via* les ports de Mer du Nord. Le transport combiné y a connu un relatif succès depuis trois ans avec le développement de bons services de route roulante et de Transport Combiné Non Accompagné (TCNA) à destination et en provenance de l'Allemagne et l'Autriche.

Mais là encore, si ce marché semble avoir de bonnes perspectives pour le fer, son succès actuel est surtout lié à des facteurs externes, plus qu'à la performance des services proposés. En effet, la particularité des relations fret Est-Ouest de part et d'autre des pays d'Europe Centrale est la difficulté de franchir les frontières, avec des attentes aux principaux passages douaniers qui peuvent atteindre plusieurs jours. Quant à la traversée de l'Autriche, la politique de quotas en éco-points visant particulièrement à restreindre les flux Est-Ouest est également une contrainte sur les flux routiers. Le développement des transports combinés ferroviaires est donc largement aidé par les contraintes qui pèsent sur la route. A terme, avec des perspectives de libre-échange puis

d'intégration dans l'Union Européenne, associées à une modernisation des infrastructures et des procédures douanières, les contraintes sur le trafic routier devraient largement baisser, rendant indirectement le transport combiné beaucoup moins compétitif vis-à-vis de la route.

Ainsi, la chute du transport de fret ferroviaire a atteint un premier plancher correspondant à la fin de la première phase de la transition, la phase de réorientation macro-économique. Mais la seconde phase de cette transition, celle de la modernisation et de la restructuration micro-économique, et les perspectives d'intégration européenne risquent d'amener une nouvelle chute de la demande de fret ferroviaire, en l'absence de politique volontariste en la matière.

### ***3.2.2. Le transport de voyageurs : vers une augmentation de la mobilité individuelle et des difficultés pour les transports collectifs***

#### *Une approche plus difficile de l'évolution de la mobilité*

L'évaluation du développement de la mobilité individuelle en Europe Centrale est assez difficile à mener. L'évolution y est sans doute au moins autant si ce n'est plus contrastée que pour le transport de marchandises, alors que les statistiques disponibles sont encore plus rares. De fait, les données concernant la mobilité par véhicule individuel sont quasiment inexistantes, et souvent issues d'estimations qui n'ont pu s'appuyer sur des enquêtes approfondies. Par ailleurs, la mobilité individuelle reflète, surtout dans ses grands agrégats, la mobilité quotidienne, locale, qui sort du propos de la présente recherche.

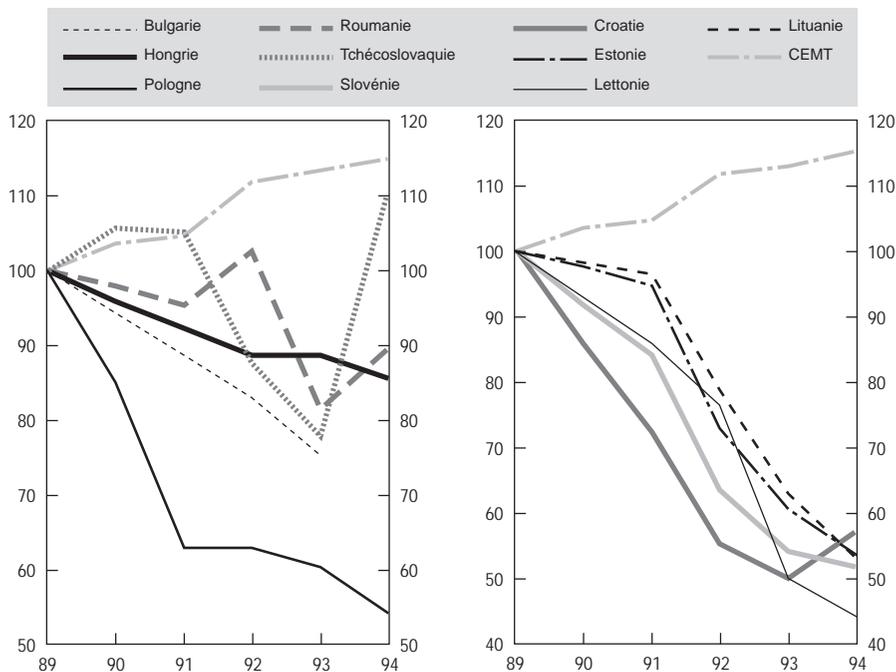
#### *Des phénomènes contradictoires*

Les trafics semblent avoir globalement baissé depuis 1990. Bien que les chiffres soient difficilement exploitables, plusieurs phénomènes plus ou moins contradictoires se manifestent. D'une part, et de façon très nette, on a un renchérissement de l'ensemble des moyens de transports, pour une population qui après les premières années de transition a souvent vu ses revenus baisser. Dans le même temps, il y a une désaffection pour les moyens collectifs, et enfin et surtout une très forte progression de la motorisation individuelle dans tous les pays. Mais cette motorisation individuelle, dont nous reparlerons plus loin, ne s'accompagne pas forcément d'une augmentation de l'utilisation des voitures personnelles.

## Une baisse très nette des trafics des transports publics de voyageurs

Même si les transports collectifs demeurent importants d'un point de vue social, les années de transition marquent un très net fléchissement de leur fréquentation. Le système de transport public extrêmement développé a en effet largement pâti du réajustement progressif des prix relatifs des transports en commun, jusque là très fortement subventionnés. Que ce soit pour le fer ou pour les autobus, les trafics ont ainsi diminué dans la plupart des pays de l'ordre de 40 à 60 pour cent depuis 1990 (en voyageurs-kilomètres, d'après la CEMT<sup>18</sup>). La chute a pu être enrayée parfois en 1994, mais la tendance n'a pas été inversée (Cf. Tableau 6, Annexe 2). Elle est souvent plus forte en interurbain qu'en urbain.

Tableau 6. **VOYAGEURS TRANSPORTÉS**  
indice 100 en 1989 (v-km)



Notes : Voyageurs : à l'exclusion des voitures particulières (sauf Hongrie et Bulgarie).  
Tchécoslovaquie = Rép. Tchèque + Rép. Slovaque à partir de 1993. Changements de séries en 1994.  
Source : CEMT.

Cette chute des trafics peut s'expliquer d'une part par des phénomènes purement économiques. En effet, l'ajustement économique ainsi que la contrainte budgétaire très forte qui pèse sur les collectivités publiques et l'État, ont eu pour conséquence l'obligation pour les opérateurs de lignes régulières de transport public d'augmenter leurs tarifs réels, alors que des subventions spéciales et des gratuités pour certaines catégories sociales (travailleurs, étudiants, retraités, etc.) disparaissaient. Aussi, le coût du transport collectif s'est fortement renchéri pour la majorité de ses utilisateurs, qui dans le même temps avaient des budgets en baisse. La fréquentation des transports collectifs s'est donc restreinte au nécessaire, (essentiellement de la mobilité quotidienne urbaine), alors que les voyages à motifs de loisirs ou de visite personnelle (sur l'interurbain) ont été réduits.

Un second effet -- géographique -- a également pu jouer dans plusieurs pays qui a été celui de la division des États, que ce soient les anciennes républiques de Tchécoslovaquie, de Yougoslavie ou l'éclatement de l'URSS. Une frontière a été introduite là où existaient des déplacements non entravés, ce qui a sans doute créé des obstacles à certains déplacements (que ce soit en limitant les opportunités de déplacement, ou en en augmentant le coût).

Enfin, la libéralisation du marché des transports, en particulier le libre accès au marché des véhicules particuliers, a largement accru la concurrence des véhicules personnels à l'égard des moyens collectifs. De façon classique, la voiture offre une souplesse et un confort que les moyens collectifs peuvent rarement concurrencer. Cette concurrence est accrue en raison de la faible qualité de service fournie par les transports collectifs<sup>19</sup>. La performance des chemins de fer reste faible et tend plutôt à empirer, avec des vitesses commerciales qui dépassent rarement les 100 km/h pour le train. Le service des prestations annexes proposées est souvent peu performant (bien qu'il puisse s'améliorer dans certains cas). Le matériel roulant est de plus en plus vétuste, et ne permet pas non plus d'offrir une qualité de confort suffisante.

En fait, il semble que seul le transport international de voyageurs par bus connaisse une forte croissance, avec l'ouverture des frontières pour les touristes d'Europe Centrale qui cherchent à visiter l'Europe Occidentale avec des budgets très modestes. D'une part, les coûts d'utilisation d'une voiture individuelle restent trop élevés sur de longues distances, en particulier dans les pays de l'Union Européenne. De plus, les bus des tour-opérateurs peuvent parfois éviter de coûteux hébergements. Le train quant à lui est rarement une alternative valable, car il y a peu de services ferroviaires internationaux complets, et leurs prix demeurent souvent élevés, tout comme ceux de l'avion.

Ainsi, en République Tchèque, le trafic ferroviaire international de voyageurs a été divisé par quatre, essentiellement au profit de la route (bus et voitures particulières) avec, en particulier, un meilleur service de bus, pour un prix moindre<sup>20</sup>.

*Croissance des parcs automobiles et perspectives de très forte croissance de la mobilité individuelle*

Une des principales causes de la baisse des trafics publics est celle de la concurrence des voitures particulières. L'ouverture de l'économie a brutalement mis fin à la pénurie qui caractérisait notoirement les marchés automobiles en Europe Centrale. Les parcs ont alors crû très rapidement (Cf. sopra). Mais cela ne signifie pas forcément que les trafics de voitures particulières se soient développés dans les mêmes proportions. En effet, si les embouteillages dans les grandes capitales centre-européennes sont les témoins de cet accroissement de la motorisation, le trafic interurbain semble s'être développé beaucoup plus lentement. De fait, dans de nombreux pays, la distance moyenne parcourue par véhicule a très largement baissé, comme en Hongrie où la mobilité en voitures particulières n'a pas bougé depuis 1989, alors que la motorisation passait de 168 à 212 véhicules/habitants<sup>21</sup>. Il en va de même par exemple en Bulgarie. Par contre en République Tchèque et en Pologne, les statistiques officielles nationales affichent une croissance de la mobilité comparable à celle de la motorisation.

Cette faible croissance de la mobilité en comparaison de celle du parc s'explique en partie par une surévaluation du parc (Cf. sopra) mais surtout par des raisons économiques. En effet les coûts d'utilisation des véhicules sont devenus très élevés en termes relatifs en raison de l'augmentation des coûts de l'essence. Ceci est particulièrement vrai en Hongrie où le prix de l'essence dépasse les 5 FF, alors qu'il est un peu plus faible en République Tchèque et en Pologne. Dans d'autres pays moins avancés (Roumanie, Bulgarie, Pays Baltes), c'est la chute du niveau de vie qui a fait descendre les chiffres de la mobilité. A titre d'exemple, le plan de transport de la Lettonie<sup>22</sup> constate que la mobilité globale des voyageurs a chuté entre 1990 et 1994 dans des proportions analogues au PNB et au pouvoir d'achat (entre - 45 et - 60 pour cent), alors que le parc automobile croissait pour sa part d'environ 30 pour cent dans le même temps.

Néanmoins cette forte croissance de la motorisation, si elle n'est pas encore associée à une croissance des trafics équivalente, n'en est pas moins porteuse pour l'avenir d'un potentiel très important d'augmentation de la

mobilité individuelle, dès lors que les pouvoirs d'achat seront remontés suffisamment pour que le budget transport des ménages permette de financer l'usage de la voiture dans de plus larges proportions, à l'instar de ce qui semble se passer en Pologne et en République Tchèque.

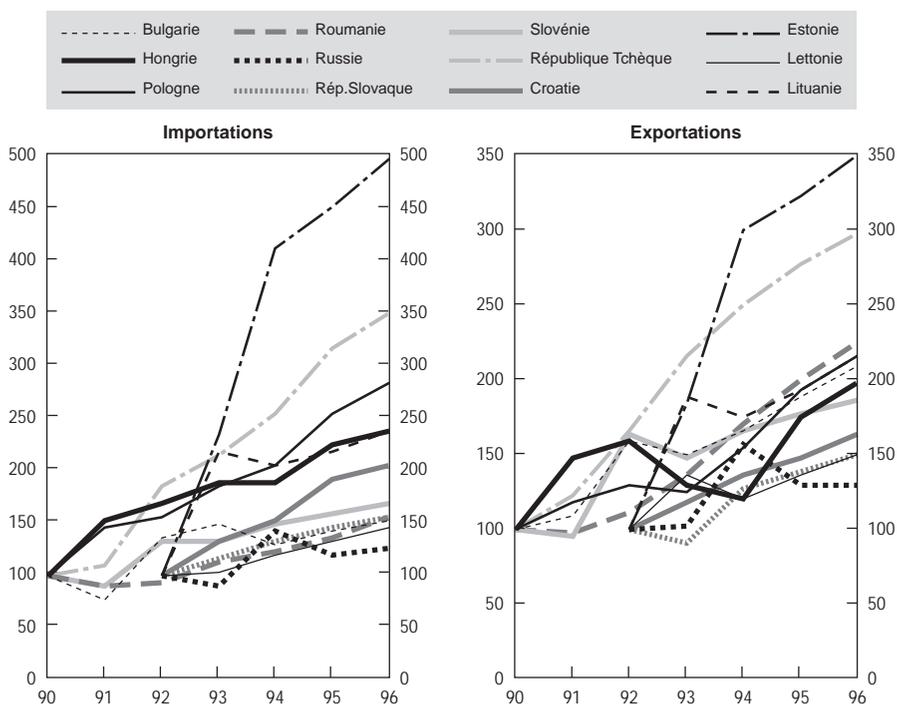
### **3.3. Vers une croissance très forte du transport international de marchandises**

#### **3.3.1. *La fin de la réorientation des échanges***

Comme nous l'avons défini auparavant, la fin de la première phase de la transition se traduit par une stabilisation de la structure géographique des échanges. L'enjeu économique principal du début de la transition avait été pour les pays d'Europe Centrale de réintégrer l'économie mondiale en restructurant leur commerce extérieur non pas sur des bases planifiées comme cela était le cas dans le CAEM, mais sur des bases de libre-échange, où chaque pays prend la position correspondant tant à son poids économique qu'à sa structure de production<sup>23</sup>.

Les premières années ont donc vu une chute globale du commerce extérieur en volume et en partie en valeur (dans la mesure où l'on peut comparer des échanges basés sur des prix fixés arbitrairement en roubles non convertibles avec des prix libres pratiqués sur le marché mondial). Lorsque l'on observe de près les tendances du commerce extérieur publiées par la CEE-ONU<sup>24</sup>, on se rend compte qu'après une chute quasi générale, le commerce extérieur en valeur a repris à partir de 1992-1993 dans pratiquement tous les pays. (Cf. Tableau 7). Il faut certes nuancer les chiffres proposés qui d'une part varient très largement en fonction des sources<sup>25</sup> et d'autre part sont établis en dollars courants. Les changements observés incluent donc les variations du dollar, et il faut également tenir compte des difficultés liées aux taux de change roubles-dollars dans les premières années. Néanmoins, les résultats présentés reflètent bien les tendances générales du commerce extérieur.

Tableau 7. **ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PECO (VALEUR)**  
indice 100 en 89



Source : Deutsche Bank Research Review.

Cette baisse puis hausse du commerce extérieur traduit bien la réorientation des échanges, avec une forte baisse des échanges avec l'URSS et les autres pays ex-socialistes, et une croissance des échanges avec l'Ouest. Dans un premier temps, comme les échanges vers l'Est étaient beaucoup plus importants, il y a eu une chute globale des volumes, puis, au fur et à mesure que la réorientation s'opérait, c'est la croissance du commerce extérieur vers l'Ouest qui a pris le dessus.

La répartition actuelle de ces échanges semble se stabiliser en 1994-1995, avec une croissance de l'ensemble des échanges des PEC, que ce soit vers l'Ouest ou vers l'Est (cf. Tableau 8 et Annexe 3). Les pays de l'OCDE (essentiellement Union Européenne) représentent environ 70 à 75 pour cent du commerce extérieur des pays du CEFTA, un peu moins en Roumanie et Bulgarie (cette dernière restant assez liée à la Russie), alors que dans les Pays

Tableau 8. Répartition géographique des échanges des PEC

	Bulgarie		République Tchèque		Hongrie		Pologne		Roumanie		
	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	
<b>1989</b>											
Pays en transition	47%	64%	51%	51%	41%	42%	41%	44%	40%	25%	
Pays développés à économie de marché	36%	20%	40%	39%	52%	49%	50%	46%	18%	47%	
Pays en développement	17%	16%	9%	10%	7%	9%	9%	10%	42%	28%	

	Bulgarie		République Tchèque		Hongrie		Pologne		Roumanie	
	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp
<b>1995</b>										
Pays en transition	32%	31%	35%	20%	22%	20%	16%	15%	19%	10%
Pays développés à économie de marché	51%	38%	59%	73%	73%	74%	71%	78%	56%	65%
Pays en développement	17%	32%	6%	8%	4%	5%	13%	6%	25%	25%

Source : CEE/ONU, exploitation INRETS-DEST 1996.

Baltes (où la réorientation n'est peut-être pas encore stabilisée) les anciens pays socialistes représentent encore 25 à 50 pour cent des échanges, le reste étant dominé par les Pays Scandinaves et l'Allemagne.

Il faut donc s'attendre maintenant à ce que les échanges de l'Europe Centrale croissent rapidement tant vers l'Est que vers l'Ouest, en conservant à peu près la structure actuelle, à un rythme qui pourrait être largement supérieur à la croissance économique, puisque ces pays s'intègrent progressivement dans les circuits de l'économie mondiale. Les perspectives d'association avec l'Union Européenne devraient encore renforcer les échanges. Les flux internationaux sont donc amenés à croître à un rythme soutenu dans les années à venir.

### ***3.3.2. Des flux internationaux plus forts que le transit malgré la position centrale des pays***

L'Europe Centrale est souvent présentée comme devant être une plaque tournante des transports européens, de par sa place géographique. Un intérêt tout particulier est porté aux corridors internationaux de transport les traversant, comme devant supporter et structurer les principaux trafics internationaux de la zone. Or, il s'avère que les données disponibles sur les trafics internationaux des pays de la zone indiquent que le transit demeure en général assez faible, et minoritaire face aux trafics bilatéraux. Il faut bien entendu nuancer une telle approche, et au moins deux zones restent très marquées par le transit (Slovénie et Pays Baltes). Néanmoins l'analyse des données disponibles (non homogènes) laisse à penser que le transit n'est pas encore très développé dans le centre de l'Europe.

Ainsi, les données hongroises et tchèques fournissent des indications intéressantes (même si le cas de la République Tchèque a cela de particulier que son commerce extérieur est encore largement biaisé par les relations privilégiées que ce pays entretient avec la Slovaquie). Dans les deux cas, le transit ne représente que 25 pour cent du trafic international total (mais 35 à 50 pour cent pour la route). Cette part du transit a même légèrement décliné depuis 1991 en Hongrie (elle était alors de 31 pour cent). (Cf. Annexe 3).

En Hongrie, le transit routier s'est élevé à de 5.8 millions de tonnes en 1994, soit environ 500 à 550 000 camions (ce qui indique le faible taux de charge de ces camions), ce qui représente de l'ordre de 1 500 camions par jour.

En République Tchèque, ces chiffres sont deux fois plus élevés. A titre de comparaison, en 1994, le seul Tunnel routier du Brenner a eu un trafic de 1 160 000 camions pour 17.6 millions de tonnes.

Ainsi, les chiffres du transit dans le Centre de l'Europe restent assez modestes. Plusieurs phénomènes peuvent expliquer cela. D'une part, pour les trafics entre le Sud-Est de l'Europe et l'Union Européenne -- pour lesquels la Hongrie est un noeud incontournable tant que la traversée de la Yougoslavie demeure difficile -- la longueur des distances (les principaux marchés sont la Turquie et la Grèce ou d'autres pays plus éloignés), la mauvaise qualité des réseaux routiers et ferroviaires, les problèmes de franchissement de frontières ou les restrictions pour la traversée de l'Autriche, conduisent les trafics à utiliser en partie le cabotage maritime, et les connexions directes par l'Italie, évitant ainsi l'axe terrestre d'Europe Centrale.

De même, pour les relations Est-Ouest entre la Russie et l'Union Européenne, l'Europe Centrale reste un rideau logistique<sup>26</sup>. Les transports terrestres y sont difficiles, avec des réseaux de mauvaise qualité et des problèmes de franchissement de frontières. A cela s'ajoute les questions de transbordement ferroviaire aux frontières de la CEI, la multiplication des États sur le chemin (scission Slovaque-Tchèque, création de l'Ukraine et du Belarus) impliquant un alourdissement administratif, et une insécurité croissante des transports terrestres dans l'ancienne URSS. Enfin il ne faut pas oublier que les distances entre les centres économiques de l'Union Européenne et ceux de la Russie sont élevées. Une bonne partie du transport de la Russie aura donc tendance à utiliser au maximum les accès maritimes en Mer Baltique ou en Mer Noire, plutôt que les voies terrestres.

Le dernier point est directement économique et politique. En effet, la Russie et les autres républiques de l'ex-URSS sont encore dans une situation politico-économique incertaine et mouvante. Si tout le monde s'accorde pour voir dans la Russie l'un des très grands marchés mondiaux de demain, la situation actuelle demeure difficile, et faire du "*business*" en Russie demeure très risqué. Aussi, les relations commerciales sont-elles encore limitées par rapport au potentiel représenté par la Russie. Par contre, les pays du Centre de l'Europe, qui sont plus avancés dans leur transition, qui ont un niveau de vie plutôt plus élevé que le reste de la région, et qui connaissent une importante croissance économique, restent, malgré leur faible taille, des partenaires commerciaux très proches de l'Union Européenne.

Ainsi, dans les pays du coeur de l'Europe Centrale, c'est avant tout le commerce bilatéral avec l'Union Européenne plutôt que les trafics de transit, qui forme l'ossature du transport international. Ce trafic bilatéral peut se retrouver tant sur les grands axes, que sur des relations de proximité transfrontalière.

### **3.3.3. *Quelques pays fortement axés sur le transit (Baltique, Slovénie)***

Si l'importance du transit en Europe Centrale reste encore limitée en regard de ce que l'on considère souvent, d'autres pays ont en revanche une vocation affirmée de transit. Il s'agit en premier lieu de la Slovénie et des Pays Baltes. Ces quatre pays ont en commun d'être petits (1.7 à 3.7 millions d'habitants), d'avoir un accès à la mer, et d'être localisés sur de très importants axes de trafic, incontournables. La Slovénie est ainsi un pays qui permet de relier l'Italie à tout l'Est de l'Europe. Elle offre de plus une alternative à la traversée de l'Autriche (chère et réglementée) pour certains trafics transalpins. Enfin, elle est la porte d'accès de l'Europe Centrale à la Méditerranée, se trouvant sur l'itinéraire de transit que ce soit pour l'accès à son propre port de Koper, ou pour celui aux ports concurrents italiens (Trieste, etc.). La politique slovène des transports est ainsi axée sur ce rôle de transit, avec une double question qui se pose : comment maximiser les profits liés au transit (et donc attirer du trafic), tout en assurant un développement durable dans lequel les transports ne portent pas atteinte à l'environnement<sup>27</sup>. Toutefois, dans ce rôle d'accès à la mer pour les pays d'Europe Centrale, les ports de l'Adriatique devront (comme c'est le cas avec les ports de la Méditerranée Occidentale) affronter la très rude concurrence des ports de la Mer du Nord qui commencent à étendre leur influence jusqu'au Centre de l'Europe, voire dans les Balkans.

Le cas des Pays Baltes est légèrement différent, car les ports qui s'y trouvent servaient traditionnellement de ports d'entrée et de sortie pour l'URSS. L'indépendance des États Baltes n'a pas bouleversé ce problème, car aucune alternative ne peut être réellement proposée pour le Nord de la Russie, le port de Saint-Pétersbourg n'étant pas adapté pour récupérer ces flux. Ainsi, les ports baltes sont demeurés primordiaux pour la Russie, et le transit Est-Ouest conserve une importance capitale dans le système de transport. Les volumes de ce transit sont extrêmement déséquilibrés dans le sens Est-Ouest. Par exemple en Lettonie plus de 90 pour cent des volumes portuaires sont des expéditions (de matières premières, surtout russes) contre moins de 10 pour cent de volumes reçus.

Ainsi, en Lettonie<sup>28</sup>, le rail représente encore plus de 50 pour cent du tonnage terrestre recensé, mais dans ce total, 61 pour cent est du transit de ou vers la Russie, 12 pour cent du transit Nord-Sud, 12 pour cent de l'importation et 3 pour cent de l'exportation (et seulement 12 pour cent du trafic intérieur). Des chiffres comparables se retrouvent dans les autres Pays Baltes : en Estonie<sup>29</sup>, le transit représente près de 40 pour cent du tonnage ferroviaire, et les importations/exportations 20 pour cent, alors que sur les principaux axes Est-Ouest de Lituanie (Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda et Kaunas-Kaliningrad), 85 pour cent des flux sont du transit<sup>30</sup>. La Lituanie connaît également un trafic de transit particulier qui est celui qui relie la Russie à l'enclave de Kaliningrad, qui doit obligatoirement traverser ce pays.

La structure des marchandises des ports baltes montre une très forte domination du vrac lourd (matières premières en provenance de la Russie, et un peu à destination de celle-ci). En Estonie, en 1994, environ 12 millions de tonnes de fret sont passées par les ports, en premier lieu des céréales pour la Russie et du charbon venant de Russie. Les ports de Lituanie ont traité en 1993 16 millions de tonnes, essentiellement des produits pétroliers (mazout) et de l'importation russe de céréales et de sucre. En Lettonie, ce sont 35 millions de tonnes qui ont été chargées ou déchargées dans les ports en 1994, dont essentiellement à l'export des produits pétroliers (19.5 Mt), des produits chimiques (6 Mt), des métaux et du bois (5 Mt), et à l'import du grain (0.2 Mt) et des conteneurs (0.7 Mt).

La structure des transports des Pays Baltes dépend donc très largement des exportations (et importations) russes, qui concernent surtout des produits lourds, nécessitant des modes de transport traditionnels (pipeline ou train classique). Mais ces marchés en régression en 1994 (baisse des importations céréalières russes et baisse des exportations pétrolières et de charbons) doivent être complétés dans les années à venir par une croissance forte des transports combinés plus proches de la demande actuelle de service de transport. D'ailleurs, les marchés de RO-RO encore embryonnaires sont en pleine expansion actuellement, que ce soit à partir de ferries pour les liaisons avec la Finlande et la Suède (qui se développent rapidement) ou pour des transport avec l'Allemagne et au-delà.

Ainsi, en Lituanie, le transport RO-RO (véhicules routiers et wagons) a doublé entre 1992 et 1994 pour atteindre 3.3 millions de tonnes. Pour la route uniquement, les ferries ont transporté 77 000 unités, soit une multiplication par cinq en deux ans. Le transport de conteneurs reste faible malgré une croissance récente rapide (7 500 EVP, mais les projections en prévoient 135 000

en 2000). En Estonie, ce sont les relations avec la Finlande qui croissent très rapidement. Pour avancer dans le développement d'un fret moderne, les différents pays cherchent de nouvelles solutions, en améliorant les infrastructures portuaires (quai pour transports combinés) et ou en étudiant de nouveaux services combinés (train-bloc sur Moscou en particulier).

Ce rôle de port de la Russie implique une forte concurrence entre les trois États, qui ambitionnent tous de renforcer les trafics de transit comme élément de croissance économique. Une certaine spécialisation existe, de nature géographique (avec Tallin plus orientée vers Saint-Pétersbourg et Helsinki, et la Lituanie en tant que couloir de transit pour Kaliningrad) ou au niveau des marchandises transportées (port pétrolier en Lettonie). Mais ce rôle de point d'entrée vers la Russie peut demeurer important (voire croître fortement si la situation politique et économique se stabilise en Russie) pour plusieurs raisons. D'une part, la longueur des distances pour relier l'Union Européenne à Moscou ou Saint-Pétersbourg est importante, et l'avantage prix du mode maritime reste indéniable pour l'essentiel du fret lourd actuel. D'autre part, pour des marchandises à plus forte valeur (typiquement celles transportées par caisse), la faible qualité des réseaux terrestres, et tous les obstacles techniques et réglementaires rencontrés tant par la route que par le fer entre la Russie et l'Allemagne rendent la voie maritime plus sûre et intéressante. Enfin, pour ce qui est des flux internationaux de conteneurs qui peuvent souvent être éclatés dans les grands ports du Nord (de Anvers à Hambourg), l'acheminement *via* la Baltique semble le plus logique.

Ces trafics de transit sont donc sans doute amenés à se maintenir ou se développer, avec une forte progression du combiné, conteneur ou RO-RO, et un maintien ou une croissance des trafics lourds. Dans ce cadre, la compétition entre les différents ports devrait être forte, et il est probable que l'on assistera à une spécialisation plus poussée des trafics, géographique ou par produits.

### **3.4. Le développement des transports combinés**

#### **3.4.1. *Un fort potentiel de développement sur cinq marchés***

Comme on l'a vu pour les Pays Baltes, mais sans doute encore plus pour les pays d'Europe Centrale, le transport combiné est un mode qui pourrait exprimer un fort potentiel dans les années à venir. En dehors des considérations habituelles présentées dans les pays de l'Union Européenne -- et non résolues il est vrai -- de soutenabilité du développement des transports, de respect de

l'environnement naturel et humain, qui soutiennent le développement du transport combiné, les pays d'Europe Centrale présentent des arguments supplémentaires militant en faveur de la combinaison de modes.

D'une part, les réseaux ferroviaires sont très développés, et fonctionnent depuis le début de la transition, en sous-capacité globale, et il est peu probable que le fret classique revienne à des niveaux de trafics globaux comparables à ceux des années 80. Par ailleurs, le transport routier est encore peu développé, et soumis à de très nombreuses contraintes (en particulier la durée d'attente aux frontières) dans un marché ne fonctionnant pas encore très bien (il manque nombre d'intermédiaires), avec des clients qui n'ont pas encore le réflexe de faire automatiquement appel à la route. De plus, les besoins de la clientèle en terme de transports reposent sur une logistique qui exige souvent une qualité de service moins élevée que dans l'Union Européenne. Enfin, une forte augmentation des trafics routiers telle qu'elle se dessine pour les années à venir serait difficilement supportable par une infrastructure de faible qualité et capacité. Il y a donc *a priori* un potentiel important pour le transport combiné.

On constate effectivement que le transport combiné commence à se développer dans de nombreux pays d'Europe Centrale et les Pays Baltes. Schématiquement, cinq types de marché peuvent être identifiés : les relations entre les pays d'Europe Centrale et la Russie où il existait autrefois un fort trafic de conteneurs dû au changement d'écartement des voies aux frontières de l'URSS. La longueur des liaisons, la possibilité de massifier les flux vers de grandes métropoles (Moscou surtout), les risques encourus par la route et la faible qualité des routes, ainsi que le passage des frontières peuvent être des éléments permettant d'y redévelopper le transport combiné.

Un second marché est celui de la route roulante (RO-RO pour wagons ou véhicules routiers) concernant surtout les trafics de la Mer Baltique ou de la Mer Noire (Cf. supra). Un troisième marché concerne les transports nationaux dans les deux "*grands*" pays d'Europe Centrale dont la structure géographique et la façade maritime permettent d'envisager des transports intérieurs. Un quatrième marché est celui des relations avec les pays de l'Union Européenne, et le dernier marché est maritime, pour les flux intercontinentaux transitant par les ports de la Mer du Nord.

Qu'en est-il du trafic réel sur ces marchés ? La réponse n'est pas toujours facile, car là encore, les données sont insuffisantes. Ainsi, le trafic combiné vers l'Est (CEI) est assez mal connu. Seules les données fournies par Intercontainer (ICF) ont été analysées, indiquant un flux total avec la CEI en 1994

de 39 484 EVP (environ 700 000 tonnes) en hausse de 14.8 pour cent. Mais l'intérêt de ce marché est bien souligné par l'attention que lui porte Intercontainer qui investit dans les moyens nécessaires pour le développer, malgré les incertitudes politiques et économiques<sup>31</sup>.

Tableau 9. **Transport combiné dans trois pays d'Europe Centrale**

Roumanie	Caisses mobiles		Grands conteneurs		ROLA	
	nombre	tonnage (millions t)	nombre	tonnage (millions t)	nombre	tonnage (millions t)
1992	28	0.000	141 500	1.701		
1993	123	0.001	101 000	1.213	1 945	0.074
1994	<b>1 910</b>	<b>0.017</b>	<b>118 000</b>	<b>1.425</b>	<b>4 515</b>	<b>0.172</b>

Rép. Tchèque	Conteneurs (nb)	Caisses mobiles (nb)	ROLA (nb)	Tonnage total (Mt)
1989	678 360			3.953
1990	587 150			3.542
1991	308 120			1.902
1992	208 840			1.506
1993	113 960		940	1.040
1994	<b>131 170</b>	<b>3 233</b>	<b>23 567</b>	<b>1.540</b>

Hongrie	Conteneurs EVP	Caisses EVP	ROLA (nb)	RORO (nb)
1990	191 400	0	0	0
1991	115 900	1 500	0	0
1992	96 600	42 400	16 200	1 800
1993	98 900	81 200	28 700	4 900
1994	<b>112 000</b>	<b>105 700</b>	<b>25 600</b>	<b>6 200</b>

Sources : Statistiques nationales

Pour ce qui est des marchés nationaux, les situations polonaise et roumaine sont assez contrastées. En Pologne, Polkombi, une compagnie de transport combiné, affiliée à l'UIRR, vient d'être mise en place (en 1993). Les flux sont encore faibles (1 700 caisses et 25 000 conteneurs en 1995 pour Polkombi, 35 000 EVP pour ICF), mais la Pologne est en train de mettre en place un cadre législatif qui devrait permettre un accès plus facile des opérateurs au réseau.

Intercontainer y a aussi un correspondant. *A contrario*, la Roumanie a une tradition plus établie de transport combiné, à partir du port de Constanta essentiellement. Ainsi, jusqu'en 1992, il existait un important trafic de grands conteneurs, qui a décliné progressivement. Les trafics ont chuté jusqu'en 1993, puis commencent à remonter en 1994, alors que de nouvelles relations RoLa et caisses mobiles sont créées<sup>32</sup>. Le trafic en 1994 était de 124 500 pièces (1.6 Mt) constituées à 90 pour cent de conteneurs. En 1995, quatre lignes régulières quotidiennes étaient assurées à partir de Bucarest vers les principaux pôles urbains roumains<sup>33</sup>.

Les relations avec l'Union Européenne constituent un nouveau marché, en plein développement, et dans lequel le transport combiné devrait arriver à se faire une place. L'UIRR<sup>34</sup> comporte déjà plusieurs membres d'Europe Centrale. En 1995, on recensait Adria-Kombi (Slovénie et Croatie), Hungarokombi (Hongrie), Polkombi (Pologne), plus un bureau de représentation à Prague et des partenaires dans les autres pays. Il en va de même pour Intercontainer<sup>35</sup> qui a des participations dans des sociétés hongroises et polonaises, une représentation à Prague, et des accords avec d'autres sociétés. Ces deux groupements de sociétés qui assurent l'essentiel du transport combiné terrestre en Europe Occidentale investissent donc dans l'Europe Centrale, et assurent des trafics qui prennent de l'importance, avec en 1994 pour Intercontainer 90 000 EVP en Hongrie, 150 000 en Slovénie, 35 000 en Pologne, et de 5 à 10 000 en Bulgarie, République Tchèque, Croatie, Roumanie ou République Slovaque. Pour l'UIRR, en 1994, les trafics non accompagnés principaux sont de 35 000 EVP en Hongrie, 25 000 en République Tchèque, et près de 10 000 en Slovénie et en Pologne. (Cf. Annexe 4).

Il y a donc l'émergence d'un marché en croissance, même si les volumes restent faibles en regard des grands utilisateurs du transport combiné international comme l'Italie ou l'Allemagne (500 000 EVP par Intercontainer et 140 000 (Allemagne 300 000) par l'UIRR). Une partie importante de ce marché est également constituée par les envois en transport combiné accompagné (essentiellement RoLa) permettant de traverser les frontières de l'Union Européenne. Ainsi, en 1994, la route roulante a transporté 25 000 camions en Hongrie, 23 000 en République Tchèque, et 12 000 en Slovénie.

En 1995, cet effort s'est accru vers les Pays d'Europe Centrale, avec la poursuite de la mise en place de lignes régulières de transport combiné. Kombiverkehr propose ainsi des trains réguliers quotidiens sur Zagreb et Ljubljana, sur la Hongrie (Sopron, Budapest, Debrecen, Szeged), sur les Républiques Tchèque et Slovaque (12 destinations proposées), sur la Pologne

(service beaucoup plus lent). De même, Intercontainer opère des services réguliers directs vers la Slovaquie, la Hongrie, et utilise le terminal de Sopron en Hongrie comme *hub* pour concentrer les flux vers l'Est et le Sud-Est (Grèce, Turquie).

Concernant la route roulante, les principales relations se font entre l'Allemagne et l'Autriche à l'Ouest, et la République Tchèque, la Slovaquie et la Hongrie à l'Est. Ces relations ont pour objet surtout de permettre la traversée des frontières (en évitant les files d'attente) et la traversée de l'Autriche (qui impose des quotas).

Le trafic de conteneurs maritimes se développe également, en particulier en reliant le port de Hambourg aux centres économiques hongrois, tchèques, slovaques et slovaques. Les autres ports du Nord semblent beaucoup moins concernés.

### **3.4.2. *Un succès bâti sur des facteurs externes (contraintes sur la route)***

Si le transport combiné semble se développer en Europe Centrale de façon satisfaisante, il faut néanmoins constater que cette réussite se base avant tout sur des contraintes extérieures affectant la route. Ces contraintes, dont certaines sont structurelles et propres au marché de la route, et d'autres "artificielles", liées aux politiques de transport, peuvent être surmontées à l'avenir, ce qui hypothéquerait le développement du transport combiné dans sa forme actuelle.

La première contrainte que doit endurer la route est celle de la faible qualité du réseau routier, la longueur des trajets, et parfois l'insécurité qui peut régner. Les conditions d'exploitation de la route sont donc critiques. En comparaison, le fer présente un réseau certes dépassé et parfois vétuste, mais qui fonctionne en sous-capacité et dans des conditions de services à peu près acceptables (la conception et la vétusté des réseaux ne permettent souvent pas d'envisager des vitesses supérieures à 100 km/h, mais ceci est beaucoup plus gênant pour les voyageurs que pour le fret).

La faiblesse du marché local de transport (en particulier au niveau des transitaires et du matériel roulant local) est un autre aspect qui peut conduire à préférer le transport combiné.

Mais un facteur déterminant est celui du passage des frontières et de l'ensemble des obstacles à l'accès aux marchés<sup>36</sup>. Ces obstacles (par exemple des délais d'attente qui peuvent atteindre plusieurs jours) rendent

immédiatement plus intéressant le mode ferroviaire qui franchit beaucoup plus simplement ces obstacles. Un autre obstacle fondamental pour le transport routier des PEC est celui de la traversée de l'Autriche qui impose des quotas sur la base des éco-points. En raison de leur faible qualité, les véhicules des transporteurs d'Europe Centrale sont plus spécifiquement visés par les mesures qui cherchent à limiter la pollution émise plutôt que le nombre total de camions. Ainsi, alors qu'il semblerait qu'en 1995 les quotas pour le transport Sud-Nord (Allemagne-Italie) n'aient pas été atteints malgré une forte croissance du trafic, à l'inverse, les services de route roulante proposés en Hongrie pour assurer la traversée de l'Autriche ont été beaucoup mieux remplis en fin d'année (quotas atteints) qu'au début<sup>37</sup>.

Une alternative est également offerte par le transport RO-RO sur le Danube qui permet de relier Budapest à l'Allemagne. Démarrée en 1993, cette ligne offre un service de bonne qualité et est surtout utilisée par Hungarocamion, ainsi que par des Bulgares et des Roumains<sup>38</sup>. En 1994, ce trafic atteignait 31 800 camions, avec une croissance de 25 pour cent. La fin de la guerre dans l'ex-Yougoslavie devrait pouvoir à terme permettre de développer cet axe en transport -- accompagné ou non -- sur des distances plus importantes, alors que l'effet du canal Rhin-Main-Danube reste à démontrer pour le transport combiné, en raison du nombre d'écluses à franchir.

### ***3.4.3. Un avenir incertain pour le transport combiné***

Cette analyse sommaire des facteurs de réussite du transport combiné en Europe Centrale montre la fragilité des bases sur lesquelles cette réussite repose. Certains facteurs semblent indiquer qu'à long terme, la route pourrait être beaucoup plus compétitive. Tout d'abord, les problèmes d'accès aux marchés, de franchissement des frontières et de restriction par systèmes de quotas vont se réduire au fur et à mesure que les PEC vont se rapprocher de l'Union Européenne, offrant aux pays d'Europe Centrale des conditions d'utilisation du réseau routier beaucoup plus favorables. Or les coûts d'exploitation pour le transport routier restent bas en Europe Centrale (en particulier les coûts salariaux), alors que les coûts du rail sont beaucoup moins flexibles. La route peut donc devenir encore plus concurrentielle.

L'amélioration des infrastructures sera également un facteur très favorable pour le transport routier. En effet, l'effort principal des organisations internationales se porte sur l'amélioration du réseau routier qui est sous-dimensionné, et en particulier sur les liaisons entre les capitales des pays du CEFTA et de l'Union Européenne (et donc sur le principal marché visé par le

transport combiné). A titre d'illustration, la première infrastructure nouvelle mise en service depuis 1989 a été le segment occidental manquant de l'axe Budapest-Vienne. Néanmoins, les prêts cumulés des institutions financières internationales pour les transports en Europe Centrale ont porté à 30 pour cent sur des projets ferroviaires et 50 pour cent sur des projets routiers<sup>39</sup>, ce qui indique que malgré la prépondérance et le caractère plus visible des améliorations de la route, le rail n'est pas oublié.

Le parc de camions devrait également s'adapter progressivement aux standards de l'Union Européenne (en tout cas pour le transport international) tant pour des considérations économiques qu'écologiques. Cette évolution du parc aura deux effets contradictoires sur le transport combiné. D'une part, la route pourra se développer grâce à des véhicules plus performants et mieux acceptés dans les pays du coeur de l'Union Européenne. Mais *a contrario*, cela permettra aux transporteurs d'Europe Centrale de se doter de matériels adaptés au transport combiné, ce qui n'est pour l'instant pas le cas. En effet, si le transport combiné accompagné a pu se développer plus vite que le non accompagné, c'est en grande partie parce que les transporteurs d'Europe Centrale possèdent peu de matériel roulant adapté au transport combiné. Le parc comporte en effet relativement peu de semi-remorques et de tracteurs routiers, ni beaucoup de caisses mobiles. Les trains roulants sont souvent composés de camions de taille moyenne (28 tonnes maximum) avec ou sans remorques, pour lesquels seule la RO-LA est possible. Le directeur général de Kombiverkehr<sup>40</sup> souligne ainsi que cette RO-LA doit être considérée comme un premier pas en attendant que le matériel roulant devienne adapté aux autres techniques, plus rentables économiquement.

Ainsi, le transport combiné présente une opportunité certaine pour les pays d'Europe Centrale. Néanmoins, son développement a largement profité de contraintes externes imposées à la route. Pour pérenniser ce développement, il semble important qu'un cadre institutionnel et législatif adapté permette de conserver un avantage au rail (en internalisant des coûts externes entre autres), mais aussi que le transport combiné puisse améliorer la qualité de son offre grâce à un service plus fiable, plus efficace, s'appuyant sur un réseau de plates-formes performantes. Les PEC possèdent certains atouts spécifiques (potentiel pour le transit, longue distance, réseau ferré très développé, part modale du fer élevée) pouvant permettre cet essor du transport combiné. Mais cela nécessitera un effort général, et rien ne prouve qu'il réussira.

### **3.5. Un parc roulant routier important en pleine transformation**

Comme nous l'avons déjà souligné plusieurs fois, l'un des facteurs spécifiques en Europe Centrale est la constitution du parc. Le parc ferroviaire, très étendu, ne peut pourtant pas répondre de façon satisfaisante à une demande en baisse, car la structure de ce parc est inadaptée, avec une très faible quantité de wagons spécialisés, en particulier pour le transport combiné, ou le transport rapide de voyageurs. La traction également est souvent insuffisante. De plus l'âge moyen du parc est très élevé, et une grande partie de ce parc est proche ou a dépassé l'âge de retrait (l'âge moyen du parc de wagons hongrois est d'environ 22 ans, avec plus de 12 pour cent du parc âgé de plus de 30 ans)<sup>41</sup>. Pour la route, les pays en transition ont hérité, de l'ancien système, d'un parc automobile relativement développé, mais avec des structures d'âge et de capacité (pour les poids lourds) assez différentes de ce que l'on trouve dans l'Union Européenne. Depuis, ce parc s'est encore agrandi, tout en vieillissant, alors que la structure de la flotte d'utilitaires se rapproche lentement de celle de l'Union Européenne, qui correspond beaucoup mieux à la demande du marché.

#### ***3.5.1. Un parc roulant qui grandit et qui vieillit***

L'accroissement du parc de voitures particulières en Europe Centrale depuis 1989 est assez spectaculaire. Entre 1989 et 1994, le parc a augmenté de façon très importante (25 à 50 pour cent dans la plupart des pays). Mais en fait, cette augmentation traduit une progression qui a débuté dans les années 80, à partir d'un niveau de motorisation très bas. Parallèlement, l'âge moyen des véhicules est très élevé, et s'accroît avec l'augmentation de la motorisation. Mais il faut faire attention aux chiffres fournis comme en témoignent les exemples de la Hongrie et de la Lettonie. Dans le cas de ce dernier pays, un nouveau système de calcul du parc en 1994, basé sur les chiffres des véhicules réenregistrés à partir de 1993, redonne des chiffres 30 pour cent inférieurs à ceux de l'année précédente<sup>42</sup> (Tableau 10). De même, en Hongrie, les statistiques officielles produisent deux documents décrivant le parc<sup>43</sup>. Dans l'un, sont indiquées les données statistiques du parc "total" hongrois, et dans l'autre, sont publiées les données statistiques du parc hongrois "sans les véhicules sortis de la circulation". Par rapport aux données ainsi corrigées, le parc "total" atteint alors un total supérieur de 22 pour cent pour les voitures particulières et de 37 pour cent pour les bus ou les tracteurs routiers. Il y a donc clairement une surévaluation des parcs dans certaines statistiques nationales qui ne prennent pas en compte la mise hors circulation des anciens véhicules. Le biais introduit par ce phénomène est assez classique, mais il est particulièrement accentué par

les brusques changements de niveau de vie et de coût d'utilisation des véhicules intervenus pendant la transition, qui ont amené une partie des personnes à ne plus pouvoir utiliser leur voiture, sans pour autant vouloir s'en débarrasser.

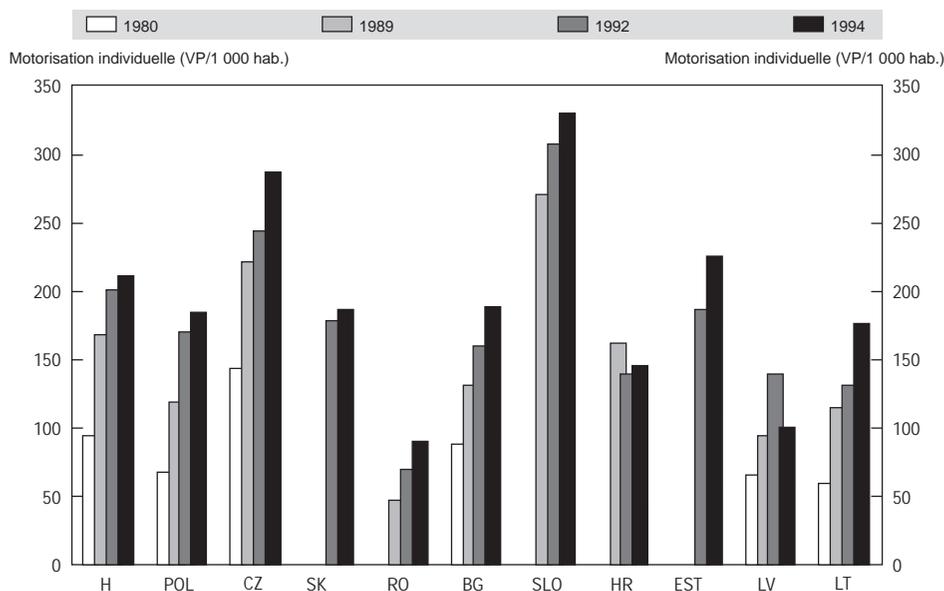
**Tableau 10. Comparaison des statistiques du parc hongrois : statistiques avec et sans les véhicules sortis de la circulation (1994) - milliers**

	Voitures particulières	Camions	Bus	Tracteurs routiers	Remorques
Total véhicules recensés	2 884	386	32	51.8	300
Total véhicules, sauf sortis de circulation	2 245	292	20.1	32.6	268
Différence (% de véhicules hors circulation)	22 %	24 %	37 %	37 %	11 %

Source : Ministère des Transports hongrois

En tout état de cause, l'âge moyen des véhicules personnels reste très élevé, même en retirant les véhicules existants mais hors circulation. En Hongrie, il est ainsi de 11.2 ans, avec 54 pour cent du parc âgé de plus de 10 ans. En Estonie, 65 pour cent du parc a plus de 10 ans<sup>44</sup>. L'augmentation du parc et l'âge avancé des véhicules sont dus à deux phénomènes<sup>45</sup>. D'une part, en raison de la pénurie qui régnait (délai d'attente de plus de 8 ans dans certains pays), les habitants d'Europe Centrale se sont habitués à conserver longtemps leurs véhicules. En période de crise, ils auront tendance à continuer à les conserver -- même si leur coût d'utilisation est trop élevé et qu'ils doivent réduire ou supprimer leur kilométrage -- en attendant des jours meilleurs. Dans le même temps, l'ouverture des frontières a permis d'avoir accès librement à un marché "non pénurique", mais régulé par les prix. Leur pouvoir d'achat ne leur permettant en général pas d'acheter neuf, les PEC se sont alors rabattus sur des véhicules d'occasion assez âgés, et plus abordables. Il y a donc eu des achats massifs mais de véhicules déjà anciens, alors que le marché du neuf restait morose (comme en témoignent les difficultés éprouvées par Suzuki dont la production hongroise est bien moindre que prévue initialement) (Tableau 11 et Annexe 5).

Tableau 11. **ÉVOLUTION DE LA MOTORISATION INDIVIDUELLE EN EUROPE CENTRALE ET BALTIQUE**



### 3.5.2. *Des véhicules utilitaires inadaptés à la demande*

Le parc utilitaire est également très âgé (9.3 ans de moyenne, soit environ le double de la France). Mais en plus, il n'est pas structuré de la meilleure façon pour faire face au marché. En effet, basé sur l'ancienne flotte socialiste, il a été constitué en fonction de l'offre alors disponible, qui portait essentiellement sur des camions de taille intermédiaire, d'une dizaine de tonnes, avec très peu de gros tracteurs routiers, et très peu d'utilitaires légers (moins de 5 tonnes de PTAC) (75 pour cent en Hongrie contre 88 pour cent en France), et surtout de très légers (moins de 1.5 tonne). De même, le nombre d'ensembles tracteur plus semi-remorque est assez faible. En particulier, comme il a été déjà signalé, il y a un manque certain de véhicules adaptés à l'usage du transport combiné non accompagné, et une partie de la flotte n'est pas complètement aux normes de circulation de l'Union Européenne (surtout en termes de pollution).

Ces caractéristiques de la flotte d'Europe Centrale pourraient changer progressivement, en s'adaptant, *via* le renouvellement de cette flotte, à la nouvelle demande. Néanmoins, les contraintes budgétaires importantes sur les ménages et les entreprises peuvent laisser penser qu'à moyen terme, le marché de l'occasion continuera de dominer, et que l'âge moyen des véhicules restera

élevé (le parc est extrêmement important si on le rapporte à la richesse nationale, comparé à d'autres pays à revenus similaires comme en Amérique Latine). Toutefois, si un réel rattrapage des économies de l'Est par rapport à celle de l'Union Européenne s'opère, les disparités entre les parcs devraient se réduire considérablement (à l'exemple du parc automobile de Prague qui s'est fortement rapproché de celui de certaines régions de l'Union Européenne, avec une motorisation évaluée à plus de 400 véhicules pour 1 000 habitants).

#### **4. CONCLUSION : ÉMERGENCE DE POLITIQUES DE TRANSPORT**

L'analyse présentée ici, si elle n'était pas exhaustive, nous a néanmoins montré que les pays d'Europe Centrale et Baltique ont connu de grandes révolutions économiques depuis 1990. Une première phase de transition macro-économique s'est achevée ou s'achève, alors que le transport s'est adapté de façon assez autonome à la nouvelle situation. Le cadre général macro-économique de la transition semble maintenant bien en place, avec les bases institutionnelles et le cadre économique de référence.

Un second stade démarre maintenant qui devra avoir comme objectif d'installer les structures micro-économiques permettant d'achever la transition vers une économie adaptée au monde moderne. Cette société devra, d'une part, être économiquement efficace en permettant à l'initiative privée de se développer, mais elle devra également définir les grandes options qu'elle désire suivre quant à la gestion des biens et services publics, dans le cadre d'un développement durable.

Le transport n'échappe pas à cette règle, car il constitue un élément vital du fonctionnement de l'économie. Il doit, d'une part, répondre le plus efficacement aux besoins de l'économie en tant que support des échanges intérieurs et extérieurs (compétitivité), et d'autre part satisfaire la demande sociale de mobilité (cohésion), tout en conservant des perspectives d'avenir dans le cadre d'un développement durable (soutenabilité). Cela passe donc par la définition de véritables politiques de transport cohérentes et complètes, que chaque pays élabore et affine progressivement.

Les enjeux qui apparaissent donc pour la seconde phase de la transition, seront ceux de conserver et renforcer une vision multimodale intégrée qui permettra par le biais d'une politique adéquate d'optimiser l'utilisation du système de transport en permettant l'utilisation des combinaisons de modes de transport les plus bénéfiques pour la société.

Il sera nécessaire de trouver un équilibre entre le nécessaire développement de la mobilité, l'intérêt économique de développer les trafics, en particulier de transit pour des pays comme les Pays Baltes, et les contraintes que fait peser sur l'environnement naturel et humain la croissance de ces trafics.

La compétitivité du système des transports dans une économie ouverte à la concurrence passe par le renforcement du secteur routier et, en particulier, des fonctions amont de transitaires et d'organiseurs de transport. Elle passe également par un renouvellement du parc tant routier que ferroviaire permettant d'avoir des véhicules plus adaptés à la demande.

La restructuration des entreprises ferroviaires semble également un préalable indispensable pour pouvoir espérer conserver une part modale importante au chemin de fer. Si une partie des flux lourds devrait rester acquise à ce mode, le maintien de trafics de fret consistants pour le fer passe également par une modernisation des transports combinés, afin que ceux-ci puissent faire face à l'inévitable amélioration de l'offre routière de service.

Finalement, si les situations des Pays d'Europe Centrale sont très différenciées, et que ces pays présentent de très fortes spécificités par rapport à l'Union Européenne, les grandes questions d'avenir qu'ils se posent diffèrent peu des problèmes qui sont au coeur des politiques de transport de cette Union.

## NOTES

1. W. ANDREFF (1993), *La Crise des Économies Socialistes : la rupture d'un système* - PUG.
2. B. CHAVANCE (1992), *Les réformes économiques à l'Est de 1950 aux années 1990* - Nathan.
3. G. CHATELUS (1996a), *La situation économique et politique en Europe Centrale en 1994-1995 - Quel rôle des institutions locales, nationales, internationales en Europe Centrale et Orientale* - éd. Ch. REYNAUD, M. POINCELET - Paradigme / INRETS-DEST.
4. J. BURNEWICZ (1995), *Les effets frontières et intégration internationale. La mesure des effets dans un scénario - De la transition à l'intégration : quelles conditions pour les transports ?* - éd Ch. REYNAUD, M. POINCELET - Paradigme / INRETS-DEST.
5. Ch. REYNAUD, G. CHATELUS, M. POINCELET (1996), *Les mutations économiques et sociales : Pays d'Europe Centrale et Orientale* - 13ème Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports : Transports : A problèmes nouveaux, solutions nouvelles - CEMT.
6. M. LAVIGNE (1995), *The economics of transition : from socialist economy to market economy* - Macmillan Press Ltd.
7. M. LAVIGNE (1995), *op. cit.*
8. Commission Économique pour l'Europe (parution annuelle), *Bulletin économique pour l'Europe* - Nations Unies.
9. Ch. REYNAUD (1990), *Perspectives de développement des échanges Est-Ouest : Le transport routier* - CEMT.

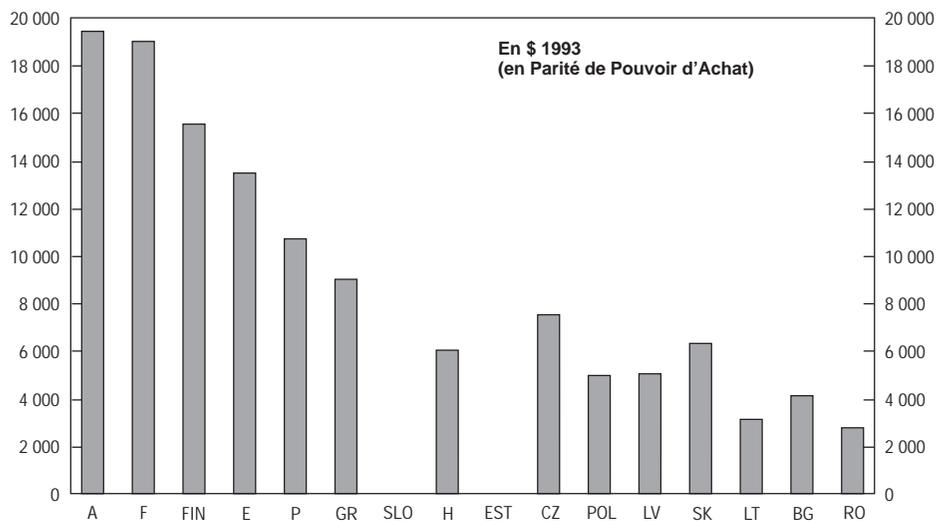
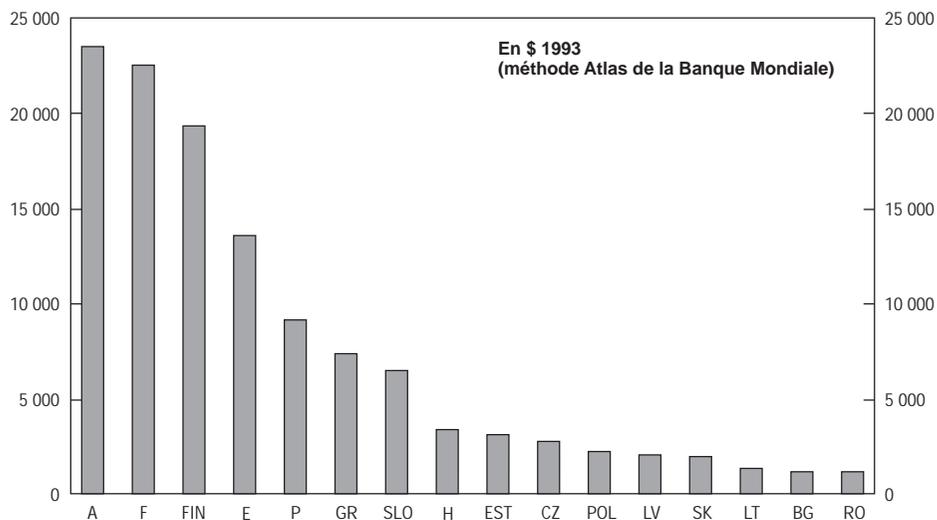
10. Ch. REYNAUD (1991), *Un réseau de collecte d'informations dans les transports* : réunion des 8-9 novembre 1991 - PNUD-INRETS.
11. CEMT (1995), *Évolution des transports 1970-1994* - CEMT (parution annuelle).
12. Banque Mondiale, (1995), *Rapport sur le développement dans le monde 1995* (parution annuelle).
13. Commission Économique pour l'Europe (1995), *Bulletin économique pour l'Europe -- Nations Unies*.
14. Via Baltica, Feasibility Study (1993), Nordic Project Fund/Nordic Investment Bank - BERD, Ministère des Transports et Communications de Finlande, Viatek - SweRoad - Août 1993.
15. G. CHATELUS (1993), *Les transports en Europe Centrale : Inadéquation de l'offre face à une demande restructurée* - Paradigme / INRETS-DEST.
16. Ch. REYNAUD, G. CHATELUS, M. POINCELET (1996), *op. cit.*
17. C. THOUVENIN (1993) - *L'évolution des chemins de fer tchécoslovaques et hongrois* - Paradigme / INRETS-DEST.
18. CEMT (1995), *Évolution des transports 1970-1994* - CEMT, *op. cit.*
19. G. CHATELUS (1993), *op. cit.*
20. Ministère des Transports de la République Tchèque (1995) - *Mobility in the Czech Republic : Development until now and forecast*.
21. Ministère des Transports de la Hongrie (1995a), *Transport Data Infrabooks 15, 1985-1994*.
22. National Transport Development Program LATVIA 1996-2010 (1995).
23. F. LEMOINE, C. LEROY (1992), *Les échanges des pays d'Europe Centrale et Orientale : l'écueil d'une double concurrence* - Économie et Statistiques n° 260.

24. Commission Économique pour l'Europe, *op. cit.*
25. Commission Économique pour l'Europe (1992), Bulletin économique pour l'Europe - Nations Unies.
26. G. CHATELUS (1993), *op. cit.*
27. M. JELASKA (1995), *The Slovenian view on transport system during and after transition - De la transition à l'intégration : quelles conditions pour les transports ?* - éd. Ch. REYNAUD, M. POINCELET - Paradigme / INRETS-DEST.
28. Ministère des Transports de la Lettonie (1995), National transport development program 1996-2010.
29. Ministère des Transports d'Estonie (1995), Réponse au questionnaire de la CEMT sur les flux de trafics, les prévisions et les besoins en infrastructures.
30. Ministère des Transports de Lituanie (1995), Réponse au questionnaire de la CEMT sur les flux de trafics, les prévisions et les besoins en infrastructures.
31. Intercontainer-Interfrigo (1995), Rapport annuel 1994.
32. Ministère des Transports de Roumanie (1995), Réponse au questionnaire de la CEMT sur les flux de trafics, les prévisions et les besoins en infrastructures.
33. G. CHATELUS (1996b), *Synthèse des débats - Quel rôle des institutions locales, nationales, internationales en Europe Centrale et Orientale* - éd. Ch. REYNAUD, M. POINCELET - Paradigme / INRETS-DEST.
34. UIRR (1995), Statistiques annuelles 1994.
35. INTERCONTAINER (1995), Rapport annuel 1995.
36. CEMT (1996), *Access to European transport markets*.
37. G. CHATELUS (1996b), *op. cit.*

38. Ministère des Transports de Hongrie (1995), *The situation and probable development trends of combined transport in Hungary*.
39. M. GASPARD (1996), *Transport infrastructures financing in Central and Eastern Europe : Current developments and outlook - Draft working paper - Commission Européenne DG7*.
40. Dr W. MAYWALD (1995), *La coopération Est-Ouest - UIRR Report 1994*.
41. Ministère des Transports de Hongrie (1995b), *Transport Data Infrabooks 12, 1991-1992-1993-1994*.
42. Ministère des Transports de Lettonie (1995), *op. cit.*
43. Ministère des Transports de Hongrie (1995c), *Summary of the national vehicle fleet statistical data 1995 : Infrabooks 16/I et Infrabooks 16/II*.
44. Inseneribüroo Stratum (1996), *Roads and traffic in Estonia 1995*.
45. G. CHATELUS (1993), *op. cit.*

## **ANNEXES**

Annexe 1. **PIB PAR HABITANT/AN 1993**

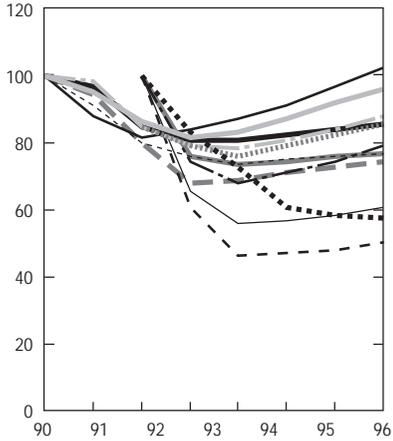


Source : Banque Mondiale (PPA soumises à une forte marge d'erreur).

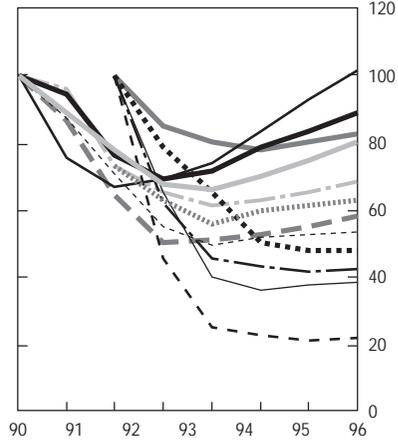
Annexe 1. **PRINCIPAUX RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE  
(PRÉVISIONS POUR 1995 ET 1996)**



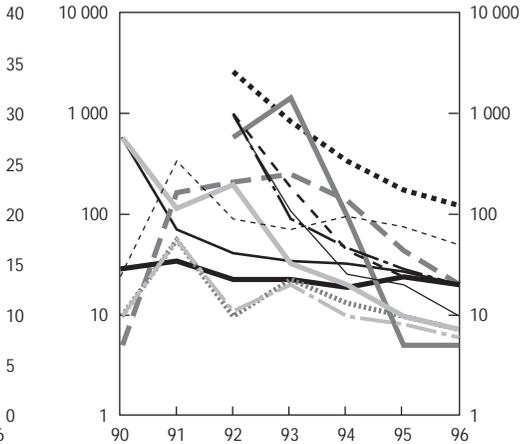
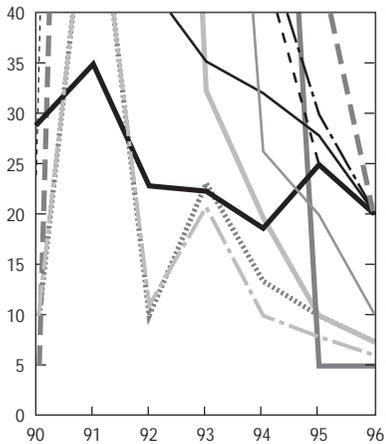
**Variation du PIB dans différents PECO,  
indice 100 en 1989**



**Variation de la production industrielle  
dans différents PECO,  
indice 100 en 1989**

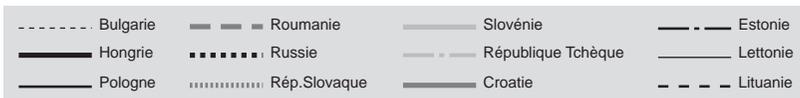


**Variation de l'inflation dans différents PECO  
en % annuel**

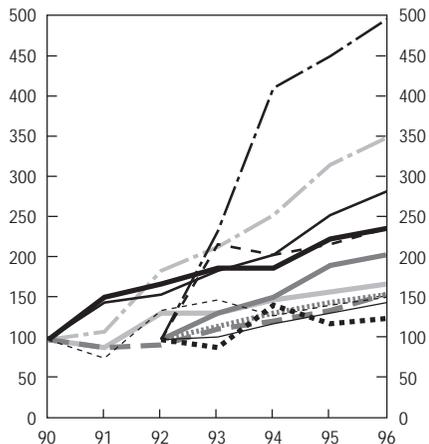


Source : Deutsche Bank Research Review.

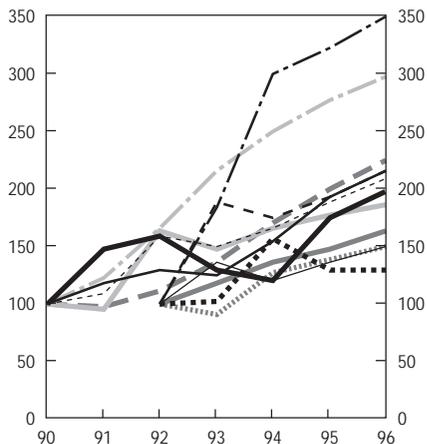
Annexe 1. **PRINCIPAUX RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE  
(PRÉVISIONS POUR 1995 ET 1996)**



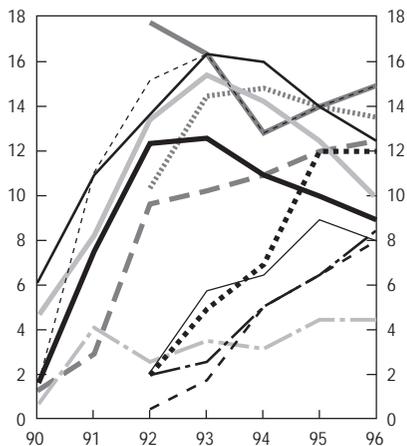
**Importations (valeur) des différents PECO**  
indice 100 en 1990



**Exportations (valeur) des différents PECO**  
indice 100 en 1990

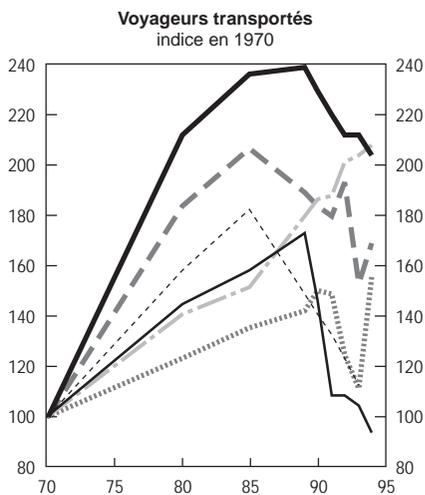
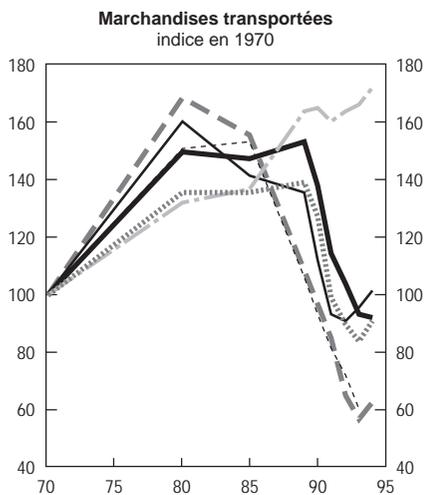
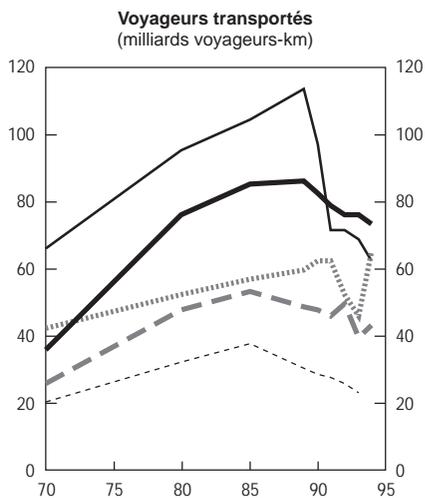
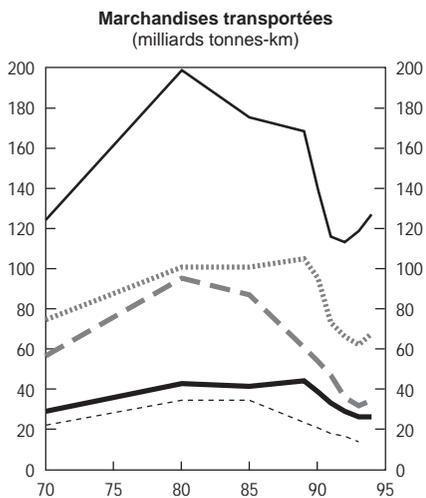


**Variations du chômage dans différents PECO**  
en %



Source : Deutsche Bank Research Review.

## Annexe 2. ÉVOLUTION DES VOLUMES TRANSPORTÉS EN EUROPE CENTRALE

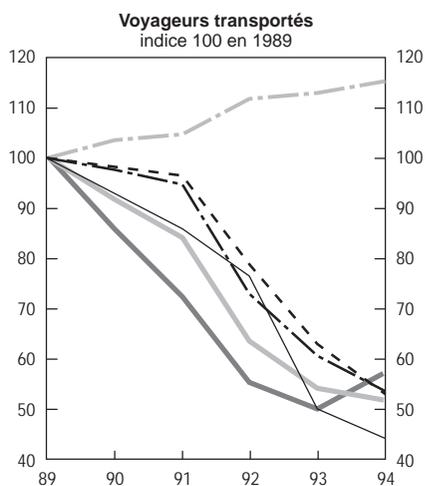
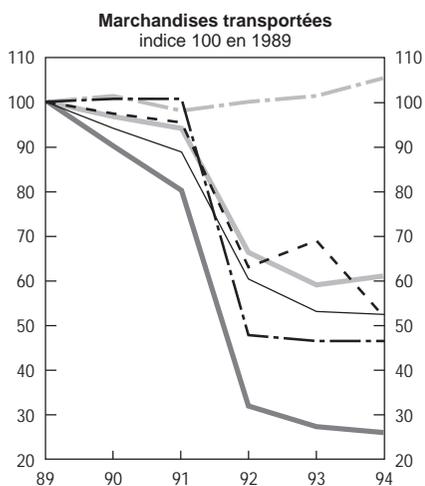
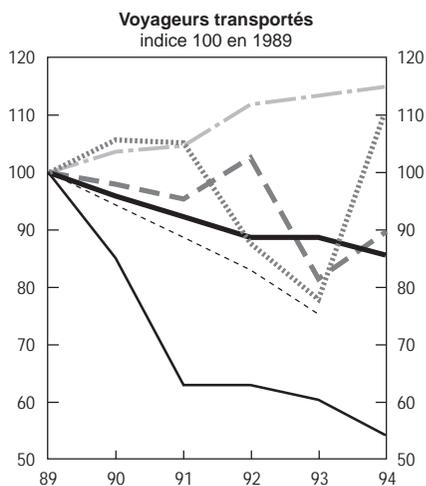
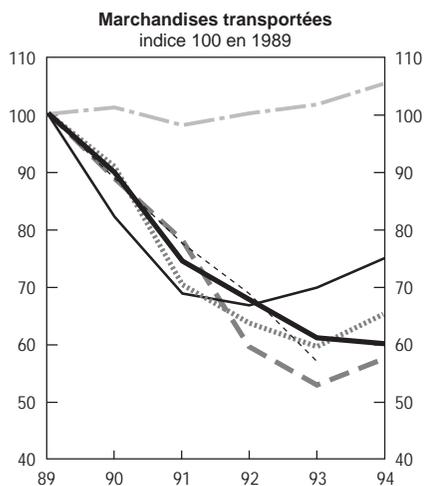


Notes : Tchécoslovaquie = Rép. Tchèque + Rép. Slovaque à partir de 1993. Changements de séries en 1994.

Voyageurs : à l'exclusion des voitures particulières (sauf Hongrie et Bulgarie).

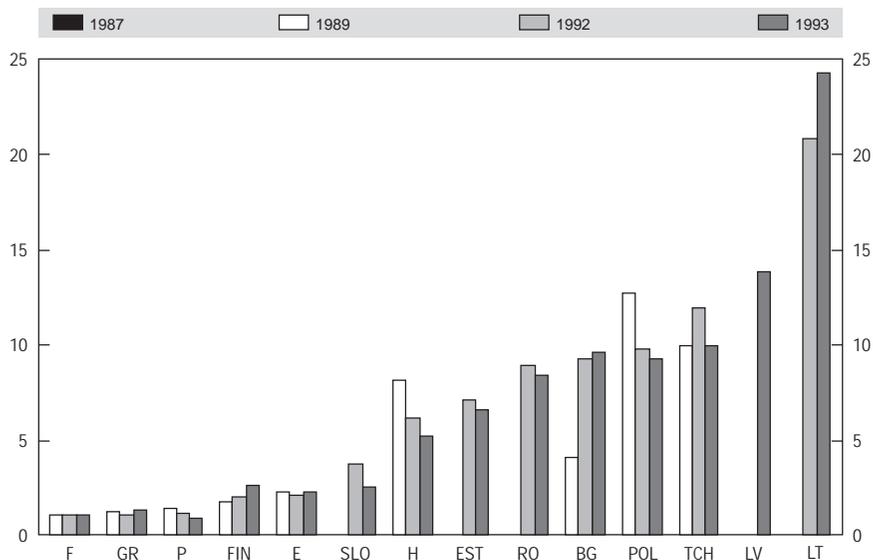
Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

## Annexe 2. ÉVOLUTION DES VOLUMES TRANSPORTÉS EN EUROPE CENTRALE

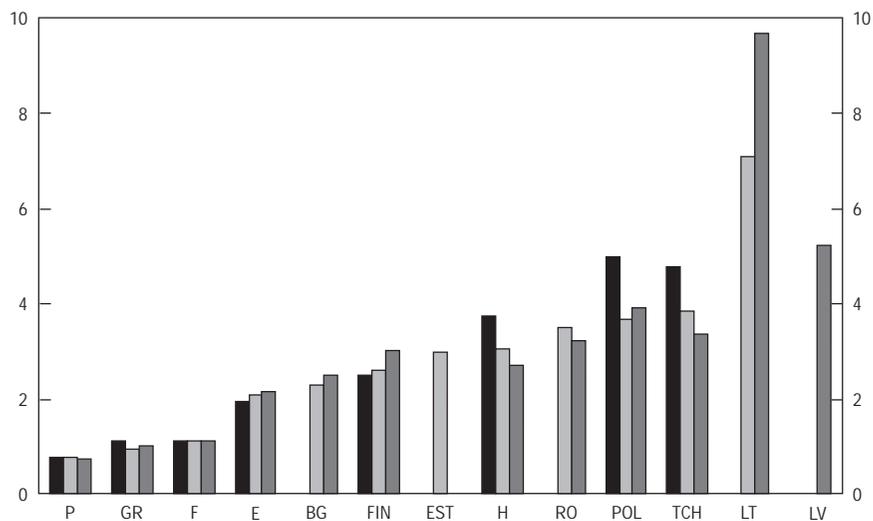


Notes : Voyageurs : à l'exclusion des voitures particulières (sauf Hongrie et Bulgarie).  
Tchécoslovaquie = Rép. Tchèque + Rép. Slovaque à partir de 1993. Changements de séries en 1994.  
Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

Annexe 2  
**T-KM TRANSPORTÉES PAR \$ DE PNB, INDICE 1 POUR LA FRANCE**

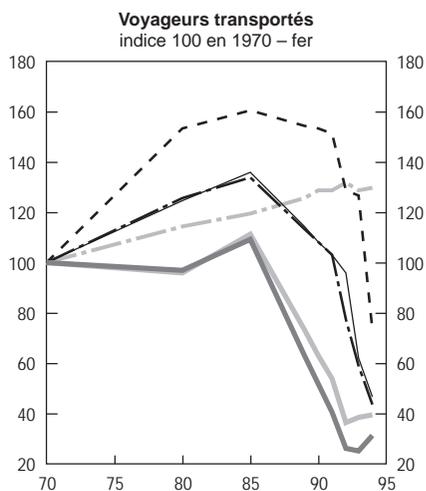
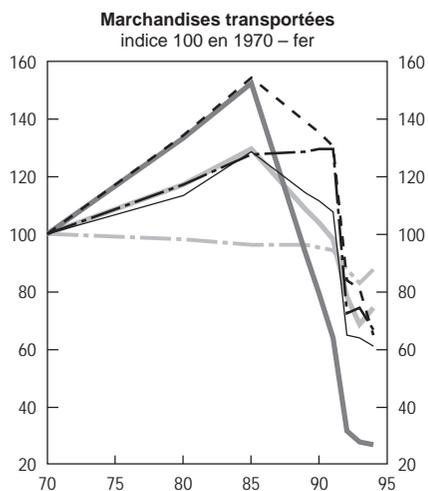
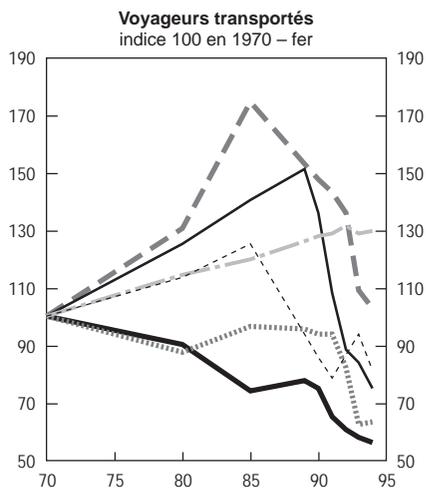
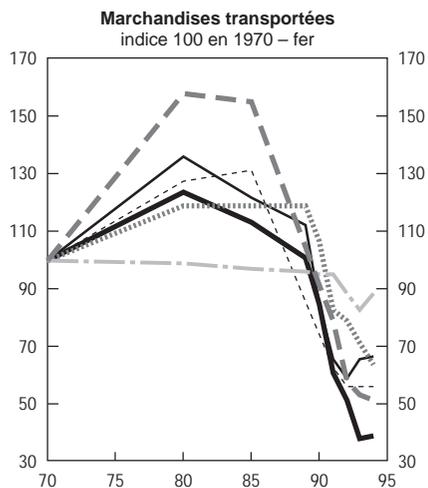


**T-KM TRANSPORTÉES PAR \$ DE PNB, INDICE 1 POUR LA FRANCE  
 EN PARITÉ DE POUVOIR D'ACHAT**



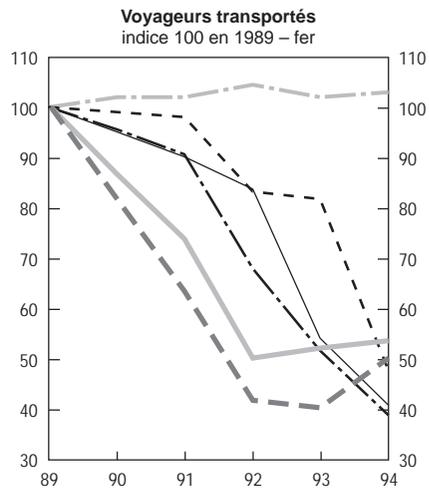
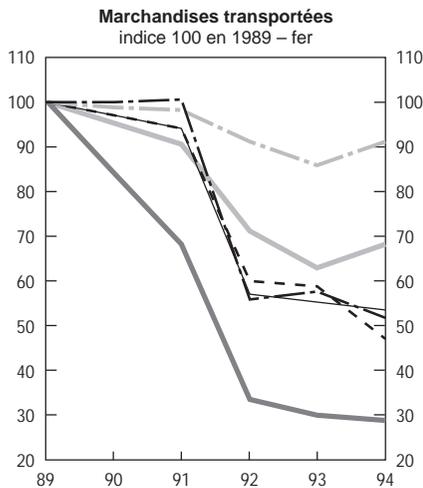
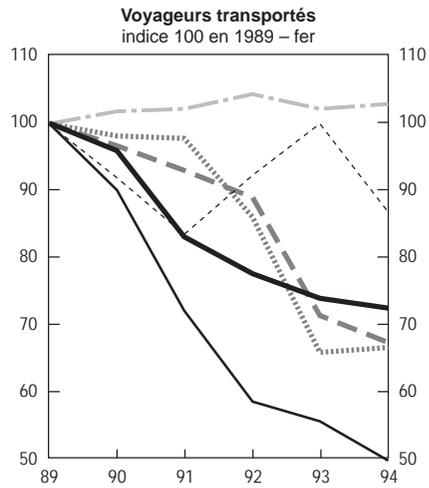
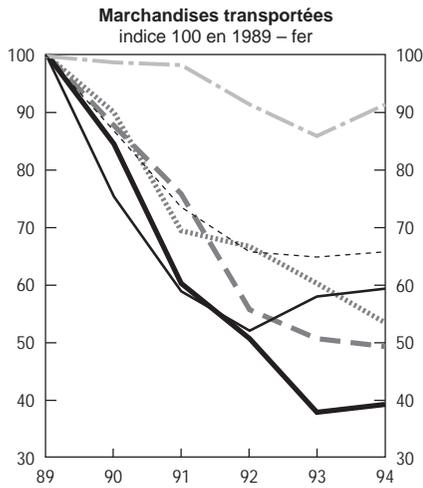
Source : CEMT, Banque Mondiale.

## Annexe 2. ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN EUROPE CENTRALE



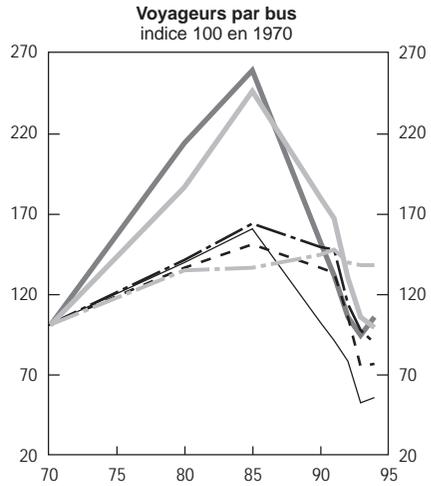
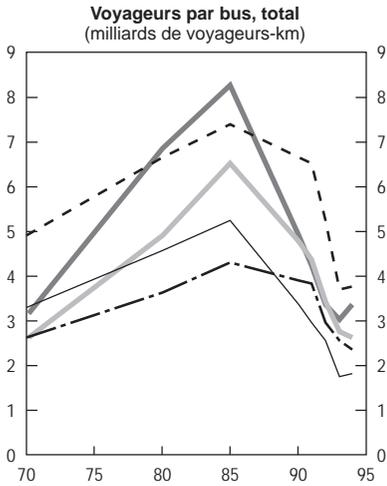
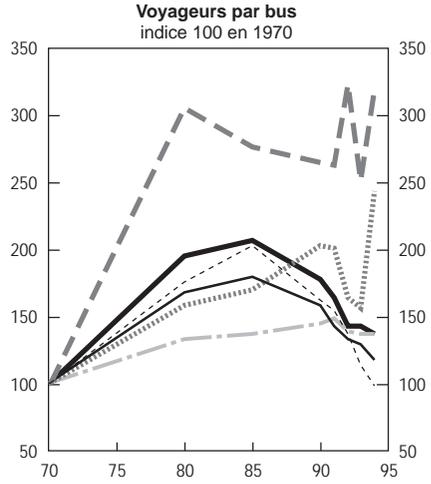
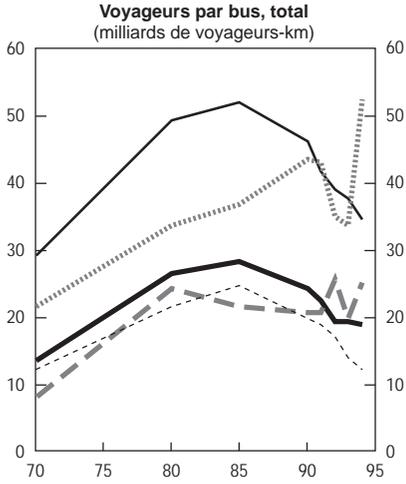
Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

## Annexe 2. ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN EUROPE CENTRALE



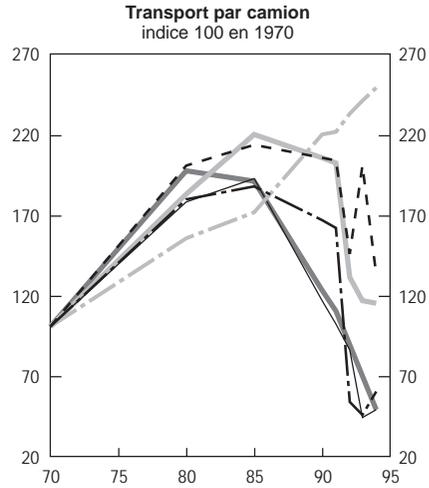
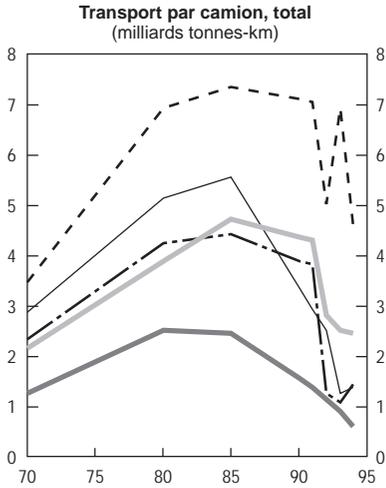
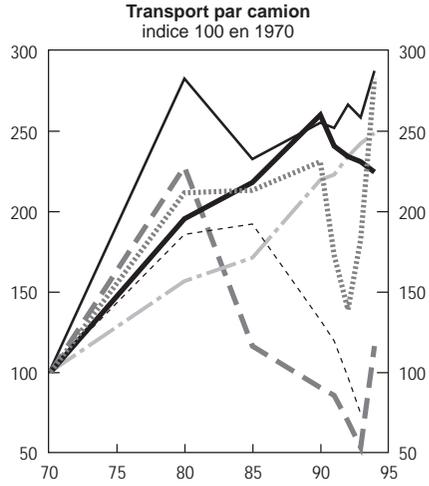
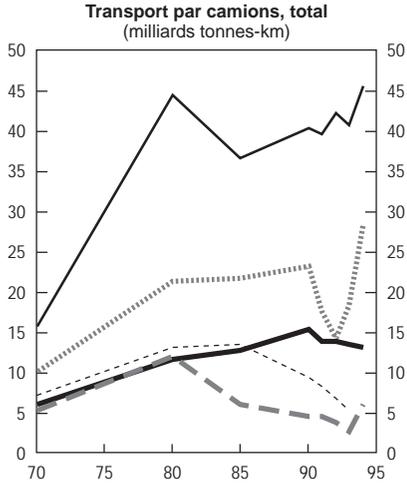
Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

## Annexe 2. ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER EN EUROPE CENTRALE



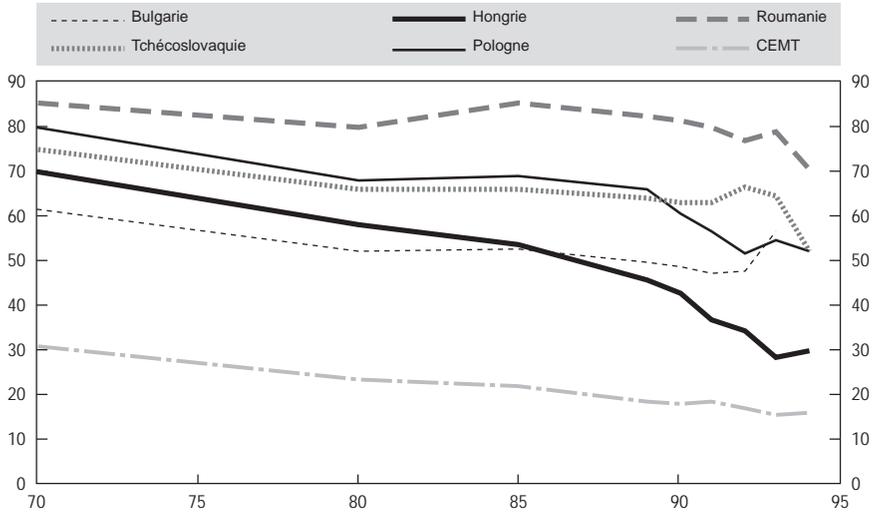
Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

## Annexe 2. ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER EN EUROPE CENTRALE

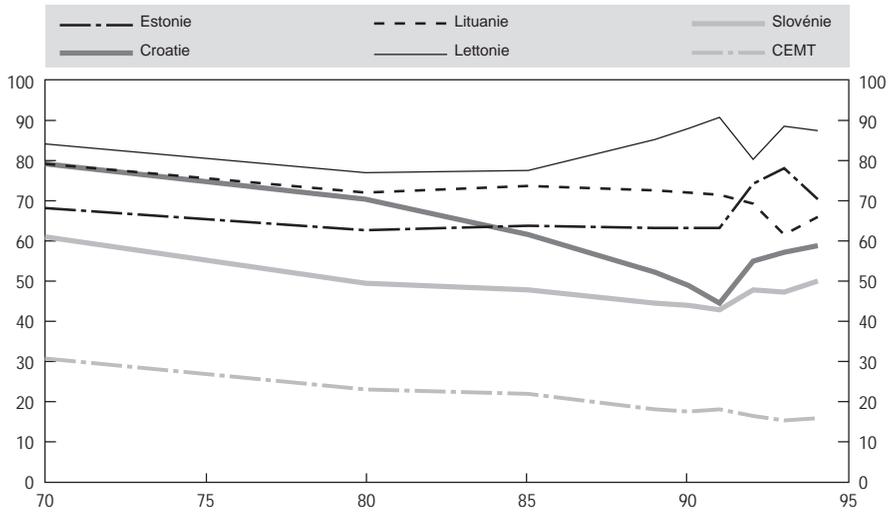


Source : CEMT – Exploitation INRETS-DEST, 1996.

Annexe 2  
**ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU FER EN EUROPE CENTRALE (T-KM)**

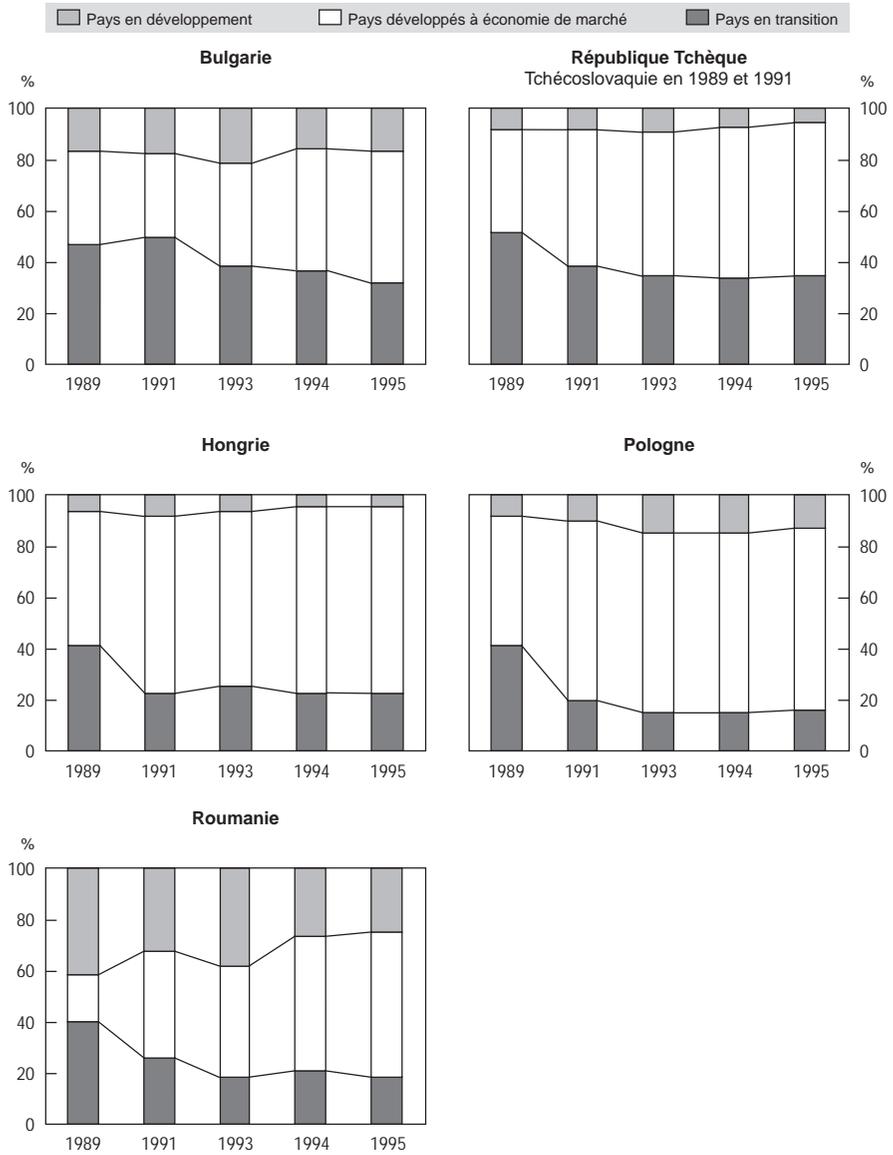


**ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU FER EN BALTIQUE ET EX-YOUGOSLAVIE (T-KM)**



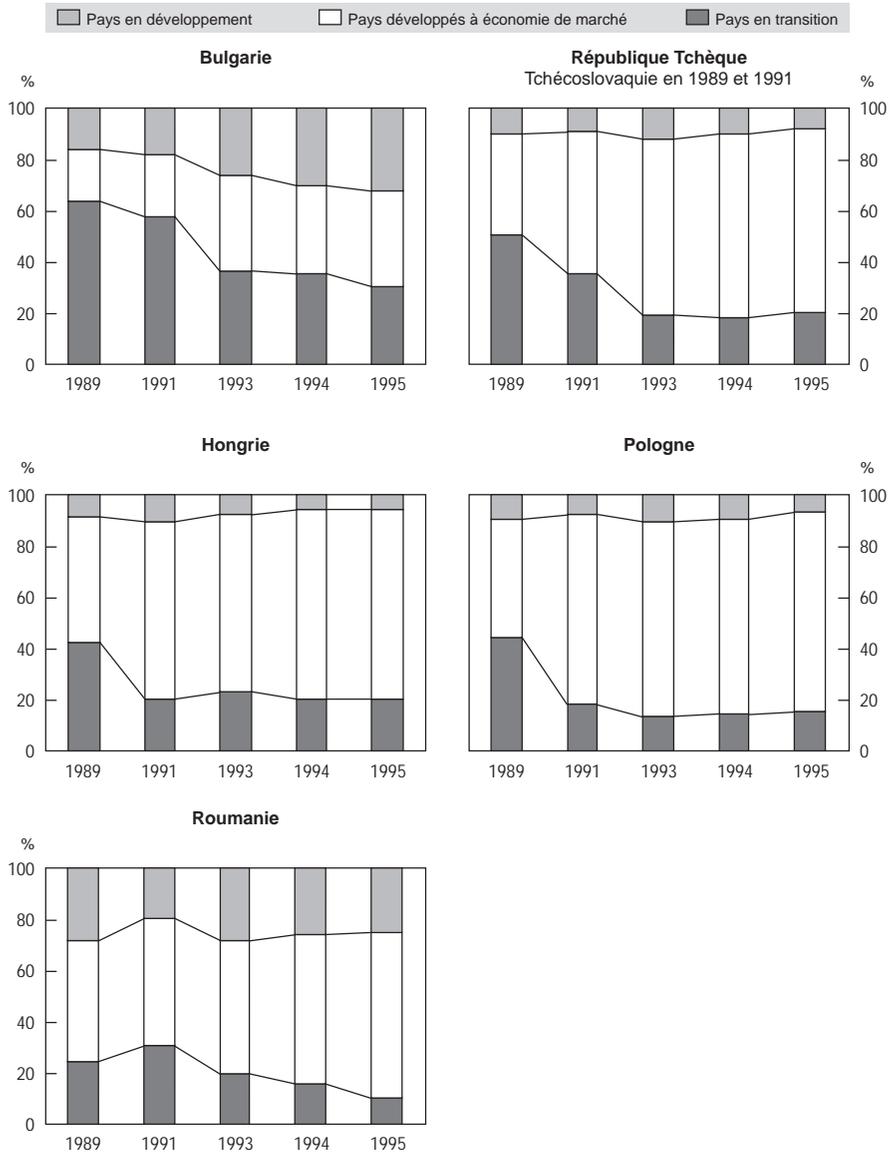
Source : CEMT.

**Annexe 3. ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR  
DES PAYS D'EUROPE CENTRALE : IMPORTATIONS**



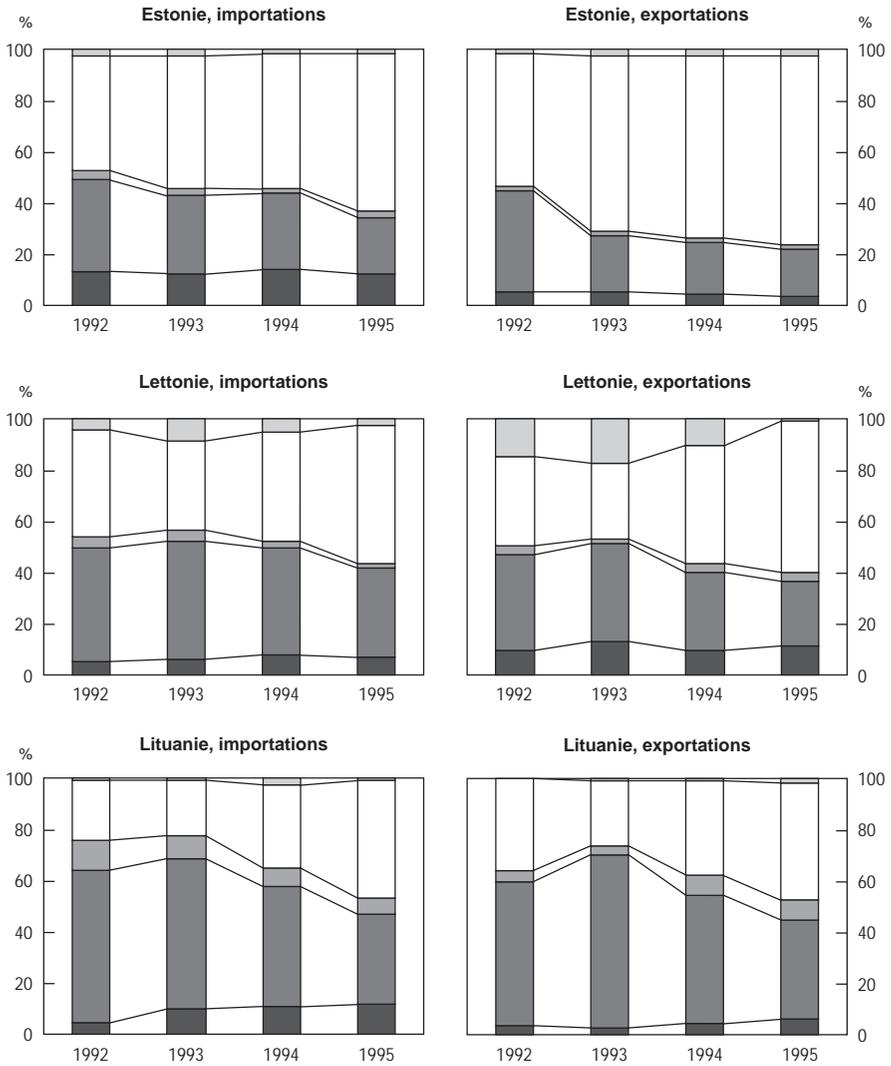
Source : CEE-ONU, exploitation INRETS-DEST 1996.

**Annexe 3. ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PAYS D'EUROPE CENTRALE : EXPORTATIONS**



Source : CEE-ONU, exploitation INRETS-DEST 1996.

**Annexe 3. ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PAYS BALTES (VALEUR, \$ COURANTS)**



Source : CEE-ONU, exploitation INRETS-DEST 1996.

**Annexe 3. Évolution de la répartition géographique des échanges,  
par pays d'Europe Centrale : Exportations**

<b>1989</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>Tchécoslovaquie</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	64%	51%	42%	44%	25%
Pays développés à économie de marché	20%	39%	49%	46%	47%
Pays en développement	16%	10%	9%	10%	28%

<b>1991</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>Tchécoslovaquie</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	57%	35%	20%	18%	31%
Pays développés à économie de marché	24%	56%	70%	74%	49%
Pays en développement	18%	9%	10%	8%	20%

<b>1993</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>République Tchèque</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	37%	19%	23%	14%	20%
Pays développés à économie de marché	37%	69%	69%	76%	52%
Pays en développement	26%	12%	8%	11%	28%

<b>1994</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>République Tchèque</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	35%	19%	20%	14%	15%
Pays développés à économie de marché	35%	71%	74%	76%	58%
Pays en développement	30%	10%	6%	10%	26%

<b>1995</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>République Tchèque</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	31%	20%	20%	15%	10%
Pays développés à économie de marché	38%	73%	74%	78%	65%
Pays en développement	32%	8%	5%	6%	25%

*Source* : CEE/ONU, exploitation INRETS-DEST 1996.

**Annexe 3: Évolution de la répartition géographique des échanges,  
par pays d'Europe Centrale : Importations**

<b>1989</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>Tchécoslovaquie</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	47%	51%	41%	41%	40%
Pays développés à économie de marché	36%	40%	52%	50%	18%
Pays en développement	17%	9%	7%	9%	42%

<b>1991</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>Tchécoslovaquie</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	50%	39%	23%	20%	26%
Pays développés à économie de marché	32%	53%	69%	70%	42%
Pays en développement	18%	8%	8%	11%	32%

<b>1993</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>République Tchèque</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	38%	34%	25%	15%	18%
Pays développés à économie de marché	41%	57%	68%	70%	44%
Pays en développement	21%	9%	6%	15%	38%

<b>1994</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>République Tchèque</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	37%	33%	22%	15%	21%
Pays développés à économie de marché	47%	59%	73%	70%	53%
Pays en développement	16%	8%	5%	15%	26%

<b>1995</b>	<b>Bulgarie</b>	<b>République Tchèque</b>	<b>Hongrie</b>	<b>Pologne</b>	<b>Roumanie</b>
Pays en transition	32%	35%	22%	16%	19%
Pays développés à économie de marché	51%	59%	73%	71%	56%
Pays en développement	17%	6%	4%	13%	25%

Source: CEE/ONU, exploitation INRETS-DEST 1996.

### Annexe3. Structure du transport international tchèque et hongrois

#### Hongrie

	1991	1992	1993	1994
<b>Tonnage total (1 000 tonnes)</b>				
imports	18 397	14 964	16 504	18 253
exports	13 749	15 186	11 316	13 421
transit	13 392	13 618	8 764	9 822
total	45 538	43 768	36 584	41 496
<b>Tonnage, part de la route (%)</b>				
imports	14	22	20	22
exports	29	29	37	37
transit	41	52	62	59
total	26	34	35	36
<b>Tonnage, part du transit (%)</b>				
imports	40	34	45	44
exports	30	35	31	32
transit	29	31	24	24
total	100	100	100	100
<b>Route (nombre camions total)</b>				
imports	194	241	247	306
exports	263	290	282	351
transit	450	591	482	544
total	907	1 122	1 011	1 201
<b>Route, part des étrangers (% total camions)</b>				
imports	41	50	55	55
exports	44	47	49	52
transit	97	96	94	96
total	70	73	72	73

#### République Tchèque

	1991	1992	1993	1994
<b>Tonnage total rail + route (1 000 tonnes)</b>				
imports			23 710	22 720
exports			36 600	38 450
transit			19 230	18 900
total			79 540	80 070
<b>Tonnage, part du transit (%)</b>				
imports			30	28
exports			46	48
transit			24	24
total			100	100
<b>Tonnage, part de la route (%)</b>				
imports			21	20
exports			26	34
transit			59	70
total			32	39

Source : Ministère des Transports tchèque et hongrois.

#### Annexe 4. Trafic UIRR et Intercontainer de et vers les pays d'Europe Centrale

Inter-container EVP	Bulgarie		Rép. Tchèque		Croatie		Hongrie		Pologne		Roumanie		Slovénie		Rép. Slovaque	
	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.
Total 90	786	712	10 990	6 662		*	15 211	22 479	5 314	4 960		*		*	*	*
Total 91	780	911	10 136	8 630		*	23 366	32 957	10 375	14 992	0	0	*		*	*
Total 92	1 358	1 258	8 315	6 563		*	33 430	38 796	9 968	14 884	607	568	*		*	*
Total 93																
<b>Total 94</b>	<b>2 436</b>	<b>2 175</b>	<b>6 122</b>	<b>4 466</b>	<b>6 326</b>	<b>4 764</b>	<b>44 922</b>	<b>45 420</b>	<b>24 585</b>	<b>10 738</b>	<b>4 145</b>	<b>4 432</b>	<b>66 197</b>	<b>69 176</b>	<b>3 763</b>	<b>6 995</b>
Transit 90	2 410		18 069			*	526		0		0		*		*	*
Transit 91	3 430		21 334			*	5 676		2		30		*		*	*
Transit 92	7 278		18 909			*	17 851		4		343		*		*	*
Transit 93																
<b>Transit 94</b>	<b>13 470</b>		<b>8 003</b>				<b>29 947</b>		<b>21 485</b>		<b>*</b>		<b>17 770</b>		<b>21 819</b>	<b>4 164</b>

UIRR Envois	Bulgarie		Rép. Tchèque		Croatie		Hongrie		Pologne		Roumanie		Slovénie		Rép. Slovaque	
	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.
Total 90																
Total 91	129	126					572	614					7 008	7 985		
Total 92			598	902			10 528	10 032					4 577	5 357		
Total 93							18 025	114	249				8 509			
<b>Total 94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14 580</b>	<b>19 199</b>	<b>1 966</b>	<b>0</b>	<b>22 186</b>	<b>18 377</b>	<b>1 784</b>	<b>1 496</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6 828</b>	<b>10 313</b>	<b>55</b>	<b>38</b>

Annexe 4. **Trafic UIRR et Intercontainer de et vers les pays d'Europe Centrale** (suite)

UIRR Envois ROLA	Bulgarie		Rép. Tchèque		Croatie		Hongrie		Pologne		Roumanie		Slovénie		Rép. Slovaque	
	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.
Total 90																
Total 91	0	0	0	0			0	0					6 138	7 117		
Total 92			0	0			8 555	7 747	0	0			3 784	4 473		
Total 93																
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 976</b>	<b>12 966</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13 269</b>	<b>11 761</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 619</b>	<b>6 080</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

UIRR EVP hors ROLA	Bulgarie		Rép. Tchèque		Croatie		Hongrie		Pologne		Roumanie		Slovénie		Rép. Slovaque	
	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.
Total 90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total 91	297	290	0	0	0	0	1 316	1 412	0	0	0	0	2 001	1 996	0	0
Total 92	0	0	1 375	2 075	0	0	4 538	5 254	0	0	0	0	1 824	2 033	0	0
Total 93																
<b>Total 94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10 590</b>	<b>14 337</b>	<b>4 522</b>	<b>0</b>	<b>20 509</b>	<b>15 216</b>	<b>4 103</b>	<b>3 173</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 780</b>	<b>9 735</b>	<b>127</b>	<b>87</b>

Sources: UIRR and ICF.

Data used by INRETS-DEST tables, November 1995.

## Annexe 5. Motorisation individuelle en Europe Centrale et Baltique

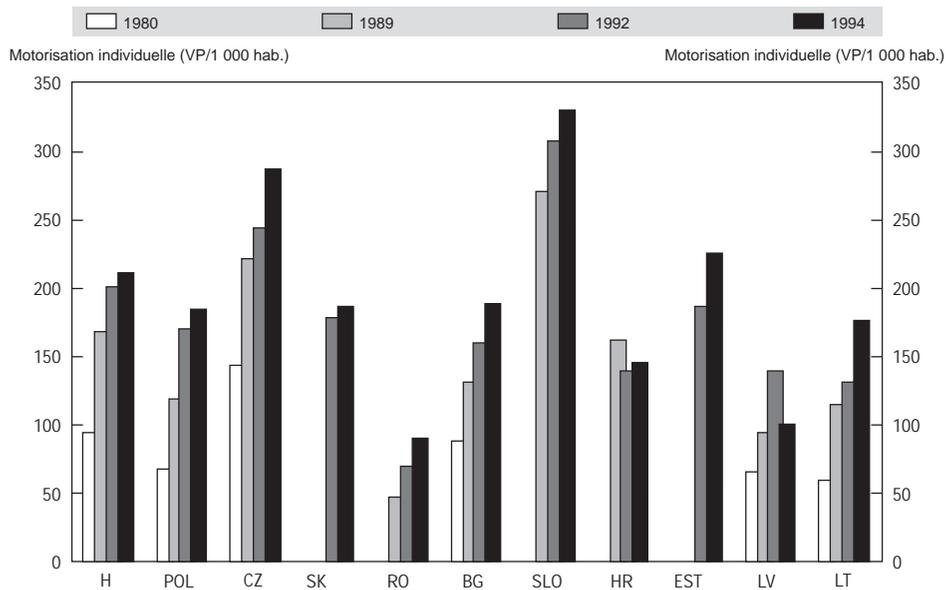
<b>Total voitures particulières pour 1 000 habitants</b>	1980	1985	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Hongrie	95	139	168	189	196	200	203	212
Pologne	67	92	120	138	160	169	176	185
Rép. Tchèque	144		221	229	236	244	261	288
Rép. Slovaque					171	179	186	186
Roumanie			47	56	60	69	78	91
Bulgarie	88	109	132	142	147	161	171	188
Slovénie			270	289	301	307	320	330
Croatie			162	170	154	140	135	146
Estonie					167	186	211	226
Lettonie*	66	85	94	112	131	139	146	100
Lituanie	60	91	114	121	133	132	159	176

<b>Croissance motorisation (%)</b>	1989/1992	1989/1994	1991/1994
Hongrie	19	26	8
Pologne	41	55	16
Rép. Tchèque	10	30	22
Rép. Slovaque			9
Roumanie	46	92	50
Bulgarie	22	43	28
Slovénie	14	22	10
Croatie	-13	-10	-5
Estonie			35
Lettonie*	48	6	-23
Lituanie	16	55	32

\* Changement de séries en 1994 (véhicules enregistrés électroniquement).

Sources: Statistiques nationales, réponses nationales au questionnaire Groupe TTI de la CEMT 1995, IRF, Roumanie : Petreanu, Barbizon 1995.

## Annexe 5. MOTORISATION INDIVIDUELLE EN EUROPE CENTRALE ET BALTIQUE



## **BILBIOGRAPHIE**

### **Ouvrages et recueils à caractère économique**

W. ANDREFF (1993), *La Crise des Économies Socialistes : la rupture d'un système* - PUG.

B. CHAVANCE (1992), *Les réformes économiques à l'Est de 1950 aux années 1990* - Nathan.

M. LAVIGNE (1995), *The economics of transition : from socialist economy to market economy* - Macmillan Press Ltd.

F. LEMOINE, C. LEROY (1992), *Les échanges des pays d'Europe Centrale et Orientale : l'écueil d'une double concurrence* - Économie et Statistiques n° 260.

Commission Économique pour l'Europe (parution annuelle), *Bulletin économique pour l'Europe* - Nations Unies.

Banque Mondiale (1995), *Rapport sur le développement dans le monde 1995* (parution annuelle).

### **Ouvrage d'économie des transports publiés par INRETS - DEST**

Ch. REYNAUD, G. CHATELUS, M. POINCELET (1996), *Les mutations économiques et sociales : Pays d'Europe Centrale et Orientale - 13ème Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports : Transports : A problèmes nouveaux, solutions nouvelles* - CEMT.

Ch. REYNAUD, M. POINCELET (1996) éd. : Quel rôle des institutions locales, nationales, internationales en Europe Centrale et Orientale - Paradigme / INRETS-DEST.

Ch. REYNAUD, M. POINCELET (1995) éd. : De la transition à l'intégration : quelles conditions pour les transports ? - Paradigme / INRETS-DEST.

G. CHATELUS (1993), Les transports en Europe Centrale : Inadéquation de l'offre face à une demande restructurée - Paradigme / INRETS-DEST.

C. THOUVENIN (1993) - L'évolution des chemins de fer tchécoslovaques et hongrois --Paradigme/INRETS-DEST.

Ch. REYNAUD (1991), Un réseau de collecte d'informations dans les transports : réunion des 8-9 novembre 1991 - PNUD-INRETS.

Ch. REYNAUD (1990), Perspectives de développement des échanges Est-Ouest : Le transport routier - CEMT.

### **Autres ouvrages d'économie des transports**

CEMT (1996), *Access to European transport markets.*

M. GASPARD (1996), *Transport infrastructures financing in Central and Eastern Europe : Current developments and outlook* - Draft working paper - Commission Européenne DG7.

Dr W. MAYWALD (1995), La coopération Est-Ouest - UIRR Report 1994.

### **Recueils statistiques et publications nationales officielles**

CEMT (1995), *Évolution des transports 1970 - 1994* - CEMT (parution annuelle).

Via Baltica, Feasibility Study (1993), Nordic Project Fund/Nordic Investment Bank - BERD, Ministère des Transports et Communications de Finlande, Viatek - SweRoad - Août 1993.

Ministère des Transports de la République Tchèque (1995) - Mobility in the Czech Republic : Development until now and forecast.

Ministère des Transports de Hongrie (1995a), Transport Data Infrabooks n° 12 à 16, 1985-1994.

Ministère des Transports de Lettonie (1995), National transport development program 1996-2010.

Intercontainer-interfrigo (1995), Rapport annuel 1994.

UIRR (1995), Statistiques annuelles 1994.

Inseneribüroo Stratum (1996), Roads and traffic in Estonia 1995.

Fédération Routière Internationale (1995), Statistiques routières mondiales 1990-1994.



HONGRIE

**Katalin TANCZOS**  
**Department of Transport Economics**  
**Faculty of Transportation Engineering**  
**Technical University of Budapest**  
**Hongrie**



## SOMMAIRE

1.	ÉVOLUTION DES TENDANCES ÉCONOMIQUES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE.....	195
1.1.	Principales caractéristiques de ces pays avant le changement .....	195
1.2.	Transformation économique.....	198
2.	LES TRANSPORTS DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE .....	202
2.1.	Conséquences de la structure économique précédente .....	202
2.2.	Évolution des demandes liée à la nouvelle économie de marché ....	206
2.3.	Prévisions des tendances générales de la répartition modale des transports .....	218
3.	CHANGEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS DANS LES PAYS EN TRANSITION EN RÉACTION A LA RESTRUCTURATION DE LA DEMANDE.....	220
3.1.	Les réseaux routiers .....	221
3.2.	Le réseau ferroviaire.....	223
3.3.	Les voies navigables.....	225
3.4.	Le transport aérien .....	226

4.	LES NÉCESSAIRES AJUSTEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE DE TRANSPORT PAR VOIES TERRESTRES (ROUTE ET RAIL) .....	227
4.1.	Développement de l'infrastructure routière .....	227
4.2.	Modernisation des lignes de chemin de fer .....	230
5.	ÉVOLUTION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS INTERCITÉS.....	232
5.1.	Modification du cadre juridique et organisationnel .....	232
5.2.	Régulation et politique tarifaire.....	236
6.	RÉFORMES ET PRIORITÉS DANS LE TRANSPORT INTERCITÉS DES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE.....	237
7.	CONCLUSION.....	240
	BIBLIOGRAPHIE.....	241

Budapest, avril 1996

# **1. ÉVOLUTION DES TENDANCES ÉCONOMIQUES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE**

## **1.1. Principales caractéristiques de ces pays avant le changement**

Il n'est pas possible de dissocier l'étude des questions de transport dans les pays d'Europe centrale et orientale de la vague de restructuration économique et politique qui balaie cette région depuis les revirements spectaculaires amorcés en 1989. Ces événements sont les plus importants depuis la fin de la Deuxième Guerre Mondiale. Les réformes politiques, économiques et sociales visent à mettre en place une économie de marché à l'occidentale et à atteindre un niveau technologique et social équivalent à celui observé dans les pays développés de l'Union Européenne. La disparition du Conseil d'Assistance Économique Mutuelle (CAEM), l'effondrement de l'Union Soviétique, l'adoption d'une comptabilité en monnaie forte, les entrées de technologies et de capitaux occidentaux, associés à l'instabilité politique qui règne dans les Balkans, pèsent depuis quelques années de tout leur poids sur les relations commerciales de cette région et sur les flux de transport.

Jusqu'en 1989, les pays d'Europe centrale et orientale ont poursuivi, à des degrés divers, des objectifs économiques et politiques rigides, évoluant suivant les trajectoires dictées, sous la forme de plans quinquennaux, par l'État, qui contrôlait la grande majorité des moyens économiques. Le plein emploi était garanti dans une large mesure et la mobilité des personnes sévèrement limitée, alors que dans l'industrie, y compris dans le secteur des transports, le contrôle par l'État des moyens de production se traduisait par des sureffectifs, une qualité du service médiocre, une technologie dépassée et une productivité faible. La planification centralisée favorisait invariablement les investissements dans des secteurs de l'industrie lourde à forte intensité capitaliste, tels que la métallurgie ou l'armement, au détriment de la fabrication de biens de consommation courante et des services "non productifs", dont les transports. En conséquence, le retard économique et l'absence de liberté politique, ainsi que

des performances économiques et une création de richesses toujours inférieures au niveau occidental, constituaient en pratique le prix à payer pour le plein emploi et la protection sociale.

Les transports n'étaient pas épargnés par les insuffisances de l'économie à planification centralisée. Les entreprises du secteur des transports mettaient davantage l'accent sur la réalisation des objectifs du plan plutôt que sur la rentabilité, et l'ensemble du secteur subissait des distorsions engendrées par un contrôle envahissant de la production, des prix et des échanges, qui aboutissait à une forte distorsion des prix des facteurs de production et de la production elle-même, dissociant l'utilisation des ressources de leur coût. En conséquence, les investissements dans le secteur des transports accusaient un certain retard par rapport à la demande, et la qualité des services fournis n'entraînait guère en ligne de compte. Des grilles de salaires arbitraires, la sécurité de l'emploi et les prestations sociales généreuses se traduisaient par une productivité faible, et la direction comme les salariés n'étaient guère incités à innover. L'absence de tout secteur privé significatif inhibait considérablement l'esprit d'entreprise et d'initiative, et ces économies étaient dépourvues de cette tendance à la "destruction créatrice" propre aux économies de marché.

Ces pays n'ont pas évolué en toute indépendance, mais ont été façonnés de manière décisive au niveau régional par le CAEM. Conformément à son objectif déclaré de promotion de l'industrialisation et de la croissance économique, tout en favorisant les échanges régionaux et la spécialisation de la production à l'échelle nationale, le CAEM constituait pour l'Union Soviétique un instrument lui permettant d'asseoir son hégémonie politique et économique vis-à-vis des pays d'Europe centrale et orientale. Cette organisation était en mesure d'exploiter les relations commerciales intra et inter-régionales au profit de l'Union Soviétique. Ainsi, après la Deuxième Guerre Mondiale, c'est via le CAEM que les intérêts nationaux ont été subordonnés à ceux de l'URSS, ce qui a abouti à une réorientation complète des relations commerciales historiques de ces pays, qui se sont détournées de l'Europe occidentale pour se diriger vers l'Est. On peut dire que l'ancienne répartition géographique des échanges internationaux des pays socialistes suivait la "règle des trois tiers", selon laquelle un tiers des échanges étaient réalisés avec l'URSS, un deuxième tiers avec les États du CAEM et le troisième avec le reste du monde, la part des échanges avec les pays à monnaie forte étant pour des motifs idéologiques, mais aussi en raison d'une insuffisance de moyens de paiement, volontairement réduite à la portion congrue. Qui plus est, les prix des matières premières et de l'énergie au sein du CAEM ne reflétaient absolument pas les cours mondiaux, ce qui s'est traduit par une forme de production industrielle à très forte intensité

énergétique favorisant encore davantage les biens d'équipement se prêtant le mieux au transport par le rail. Les flux dominants en provenance d'Union Soviétique étaient les flux de matières premières (et surtout de pétrole, de fer, de charbon, de coke, de sel potassique et différents minerais) avec également un trafic important de produits manufacturés et de charbon polonais d'Europe centrale et orientale vers l'Union Soviétique. Ces flux d'échanges intra-CAEM suivaient une trajectoire Est-Ouest dominante, les relations transfrontalières Nord-Sud devenant comparativement plus faibles, tout comme les mouvements en direction et en provenance d'Europe occidentale.

A l'époque du CAEM, les transports, comme d'autres secteurs, ont souffert de la reproduction d'un équipement dépassé et de pratiques organisationnelles calquées sur le modèle soviétique, ainsi que de l'abandon de tout effort destiné à améliorer la qualité, réduire les coûts et innover, et de l'absence d'incitations propres à assurer une affectation efficiente des facteurs de production au sein du système. La conception des locomotives et d'autres véhicules (autobus, camions, voitures), par exemple, était en retard par rapport aux spécifications techniques occidentales en termes de vitesse, de performance et de protection de l'environnement. Il faut ajouter à ce tableau la dégradation de l'état des voies, sous l'effet conjugué d'une maintenance médiocre et du chargement considérable des trains de marchandises. En outre, l'absence d'une comptabilisation réaliste des coûts et l'idéologie ont abouti au fil des ans à une sous-tarifcation chronique des prestations de transports de voyageurs et de marchandises.

Le Tableau 1 présente les données de base pour certains pays d'Europe centrale et orientale (1991).

**Tableau 1. Données de base concernant les pays d'Europe centrale et orientale en 1991**

Pays	Superficie km <sup>2</sup>	Population (en milliers d'habitants)	Densité de population/ km <sup>2</sup>	PNB par habitant USD	Voitures/ 1000 personnes
Bulgarie	110 910	8 974	81.2	4 425	161
Croatie	56 540	4 660	82.4	3 150	177
République Tchèque*	76 000	10 300	135.5	6 800	247
Hongrie	93 030	10 584	113.7	5 311	197
Pologne	312 685	37 811	120.9	2 854	151
Slovaquie*	51 000	5 300	103.9	4 084	180
Slovénie	20 250	1 930	95.3	6 600	243
Roumanie	237 500	23 050	97.1	2 382	91

\* Issue de la division de la Tchécoslovaquie, le 1er janvier 1993.

## **1.2. Transformation économique**

En 1990, année des bouleversements économiques et sociaux, le niveau de développement des pays d'Europe centrale et orientale, mesuré en termes de PIB par habitant, dépassait à peine 30 à 40 pour cent du niveau moyen de la Communauté Européenne. En 1992, les performances économiques moyennes des pays de cette région restaient inférieures de 30 pour cent au niveau de 1989. Le PIB dans cette région reculait en 1992 à un rythme compris entre 0.5 et 7.1 pour cent. Le passage à l'économie capitaliste a été accéléré, ou, suivant les cas, s'est amorcé, après l'apparition des institutions de l'économie de marché, du marché des produits de base et du marché du travail. En raison de ces processus et sous l'effet des réformes, le niveau de protection sociale n'a cessé de baisser d'une année sur l'autre. Dans quelques pays en pleine transition économique (Pologne, République Tchèque, Hongrie), suite à la promotion des privatisations et des réformes, la récession a pris fin et la chute a été arrêtée en 1994.

Il serait naturellement erroné de qualifier ce processus de réforme d'uniforme sur toute la région, ou d'avancer que le changement peut s'effectuer en douceur et avec une efficacité égale dans tous les pays. Ces nouvelles

démocraties ont des objectifs largement similaires, mais elles les mettent en oeuvre plus ou moins rapidement, à partir de points de départ différents et en provoquant des degrés variables de bouleversement.

La Pologne, la Hongrie et la République Tchèque ont bien avancé sur la voie de la transformation de leur économie à planification centralisée, malgré des problèmes de transition non négligeables. Dans le Sud-Est de l'Europe, les réformes sont plus lentes et plus hésitantes dans les pays où les anciens communistes ont conservé une influence plus marquée (République Slovaque, Roumanie, Bulgarie) ou dans lesquels la disparition de l'hégémonie soviétique a été suivie par une succession de problèmes économiques (Estonie, Lettonie et Lituanie), ou par la désintégration politique et la guerre civile (Croatie). La Slovénie fait exception à ce processus, et affiche le PIB le plus élevé et la monnaie la plus forte de la région. La Slovénie a par ailleurs conclu un accord d'association avec l'Union Européenne, similaire à ceux déjà passés par ses quatre voisins du Nord.

Ainsi, du grand processus de changement engagé dans la région émerge déjà une structure noyau-périphérie et on note l'accentuation de la polarisation en termes de croissance, d'investissements étrangers et de prospérité entre, d'un côté, l'Allemagne unifiée, les États d'Europe centrale et orientale (Hongrie, République Tchèque, République Slovaque, Pologne et Slovénie), et, de l'autre côté, la région des Balkans, qui stagne et qui ne parvient pas à sortir d'une situation de conflit.

On peut décrire les principales transformations économiques pays par pays dans les termes suivants.

La période de transition de la **République Tchèque** peut être résumée comme suit : programme de réforme radicale caractérisé par un niveau d'inflation et des taux de chômage relativement faibles. La République Tchèque arrive en deuxième position, après la Hongrie, en termes d'investissements étrangers directs en Europe centrale et orientale. Après une récession grave mais de courte durée, les anciennes industries sont en train de disparaître sous l'effet de la réforme économique et le secteur privé connaît une expansion rapide.

La transition en **Pologne** présente les caractéristiques suivantes : traitement réussi du service de la dette, pourtant très élevé, forte reprise avec privatisation et restructuration de l'industrie bien avancées. Le processus de privatisation adopté en Pologne comprend quasiment toutes les méthodes de privatisation mises en oeuvre en Europe centrale et orientale. La Pologne applique les

différentes formes de privatisation massive, par appel d'offres et par apport de capitaux, mais il y a également eu des cas de distribution gratuite de coupons de privatisation aux salariés. Le PIB et la production industrielle ont augmenté de 5 pour cent en 1993 et davantage en 1994. Le fort accroissement des investissements, qui avaient dégringolé au début de la période de transition, a suscité des achats massifs de matériels et de biens d'équipement.

Avec le PIB le plus élevé et la monnaie la plus forte de la région, la **Slovénie** est un cas spécial. L'économie de marché s'y est installée en douceur. On a observé une forte hausse des investissements en 1994, et les dépenses publiques dans l'infrastructure ont également joué un rôle important dans la croissance économique.

En **Hongrie**, suite au processus de privatisation et de restructuration, amorcé au début de la décennie, la moyenne annuelle de baisse du PIB en termes réels a dépassé les 5 pour cent entre 1990 et 1992. Cette diminution a ralenti en 1993. Bien qu'en forte hausse, la part de marché des produits et services hongrois exportés vers l'Europe occidentale n'a pas pu compenser la perte du marché constitué par l'ancien CAEM. Dans un contexte de détérioration croissante des résultats économiques, les ressources financières ont de moins en moins été consacrées aux investissements. Au lieu d'une proportion souhaitable de 22 à 24 pour cent du PIB, l'équivalent de 17 à 18 pour cent seulement étaient investis. On peut déplorer que, même avec un pourcentage aussi faible, la part des investissements dans l'infrastructure, et implicitement dans l'infrastructure de transport, n'ait pratiquement pas cessé de reculer. En 1992, les retards accumulés par les investissements pour le développement des transports excédaient les 30 pour cent du PIB hongrois. Compte tenu de ce retard dans la transformation structurelle de l'économie et de la récession observée dans le monde entier, en 1992, la production industrielle hongroise était de 35 pour cent inférieure au niveau mesuré en 1985. Cependant, la tendance pour 1994 laissait déjà entrevoir l'amorce d'évolutions prometteuses. La production industrielle a cessé de reculer, et a même enregistré une hausse dès 1995. Les données économiques semblent corroborer les prévisions de stabilisation qui se fondent sur les facteurs suivants :

- le taux d'inflation dans le pays est maintenu entre 20 et 30 pour cent ;
- le taux de chômage tourne autour de 11-12 pour cent ;
- même si le rythme d'entrée de capitaux étrangers s'est ralenti, il reste le plus élevé de la région ;

- le processus de privatisation et la restructuration économique sont en cours, et la contribution du secteur privé au PIB est déjà estimée à environ 70 pour cent.

En **République Slovaque**, les réformes sont paralysées par les querelles politiques. Les perspectives à très court terme étaient médiocres. On a tout d'abord enregistré une forte récession de la production, mais au cours du deuxième trimestre 1994, le PIB réel a affiché une progression.

Les États Baltes, (**Estonie, Lettonie et Lituanie**) ont largement favorisé la rupture les relations commerciales traditionnelles avec les républiques de l'ancienne Union Soviétique (les pays de la CEI), la mise en oeuvre des réformes et le développement des mécanismes de marché. Cette politique s'est traduite par une chute libre de la production, comprise entre 50 et 75 pour cent pour la période 1989-1993. Cette récession, plus marquée que celle qu'ont connue les autres pays d'Europe centrale et orientale lors de leur phase de transition, semble avoir atteint son niveau plancher en 1994. En Estonie, la baisse du PIB s'est arrêtée, et elle a considérablement ralenti en Lettonie (le recul était de 2.2 pour cent), et dans une moindre mesure en Lituanie (avec un recul de 6.5 pour cent). Ces pays maîtrisent assez bien leur endettement public, ils ont été en mesure de stabiliser leurs monnaies, convertibles depuis peu, et, dernier point, mais non des moindres, leur taux de chômage reste étonnamment bas (entre 2 et 6 pour cent), compte tenu de la diminution de la production. Bien qu'en forte baisse, le taux d'inflation était encore très élevé en 1994 (compris entre 30 et 50 pour cent), et la balance commerciale de ces pays s'est considérablement détériorée suite à un fort accroissement des importations.

En **Bulgarie et en Roumanie**, la reprise économique a été retardée par l'incapacité des pouvoirs publics et les effets des sanctions internationales à l'encontre de la Serbie. Les réformes ont été considérablement édulcorées par les divisions politiques. Les flux de capitaux étrangers en direction de ces pays n'ont pas été très abondants et le processus de privatisation pas suffisamment développé. Ces pays affichent un taux d'inflation très élevé (125 pour cent en Bulgarie et 137 pour cent en Roumanie). En 1994, la situation économique s'est améliorée de manière appréciable, avec une croissance de 3.4 pour cent en Roumanie, mais seulement de 0.2 pour cent en Bulgarie, soit une stagnation.

Jusqu'ici, la **Croatie** a souffert de la guerre civile. L'évolution à venir de l'économie dépend du règlement politique de la guerre dans la région. Une fois stabilisé sur le plan politique, ce pays attirera des investissements étrangers non négligeables. L'amélioration de la situation économique n'a représenté que 0.8 pour cent en 1994.

Dans la mesure où le secteur des transports est un prestataire de services, il devrait réagir aussi rapidement que possible à tout défi socio-économique et à toute nouvelle exigence. Le sous-développement de l'infrastructure de transport constitue une entrave au développement économique de la région d'Europe centrale et orientale. Dans le même temps, l'accélération du rythme du développement de l'infrastructure, fondé sur des exigences réelles, est un moteur pour l'économie, qui favorise la division internationale du travail et les contacts. Les investissements dans les transports constituent en eux-mêmes, compte tenu de leur effet multiplicateur, des instruments efficaces pour ranimer l'économie.

## **2. LES TRANSPORTS DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE**

### **2.1. Conséquences de la structure économique précédente**

#### *2.1.1. Évaluation de l'influence de la demande*

Les dernières décennies se sont caractérisées par un système de politique et de pouvoir centralisés qui contrôlait l'économie via un mécanisme de centralisation-redistribution, et dans lequel les relations de propriété restaient inchangées, alors même que les mécanismes de marché étaient déjà largement à l'oeuvre dans certains pays (par exemple en Hongrie) ou dans certains secteurs de l'économie. L'attention des entreprises ou des secteurs en matière d'affectation des ressources, notamment en raison des tarifs peu élevés et d'un manque d'intérêt pour les signaux du marché, a abouti à des stratégies dans lesquelles les entreprises ou les secteurs avaient un certain intérêt pour de nouveaux investissements, mais sans toutefois tenir compte de leur coût d'acquisition, et négligeaient dans le même temps la maintenance des équipements existants.

Pour ce qui est de la demande de transport, cette situation de base a généré, en retour, une dépendance extrême vis-à-vis du Gouvernement central en ce qui concerne les exigences de transport. Le trafic devait en effet obligatoirement emprunter les couloirs principaux, ce qui semble expliquer le développement de couloirs radiaux. Qui plus est, même les exigences qui ont suivi ont semblé aller dans le sens d'une évolution centraliste. Les tarifs peu élevés en vigueur dans les décennies antérieures, à la fois pour le trafic voyageurs et le fret, ont suscité une demande de transport qui n'était pas raisonnable. Les recettes ainsi obtenues n'ont pas permis de couvrir les dépenses effectives et il n'a pas été possible de compenser le manque à gagner engendré par des tarifs peu élevés par une quelconque autre source de revenus.

Certains chiffres peuvent refléter l'intensité du recours aux transports dans les pays d'Europe centrale et orientale en 1992 (mesurée en tonnes-kilomètres pour le total du transport par dollar du PIB, en parité de pouvoir d'achat) : Bulgarie 0.72 ; Tchécoslovaquie 0.82 ; Hongrie 0.59 ; Pologne 0.88 (cette valeur était de 0.21 pour l'Autriche). Cette intensité de transport tient à la raison suivante : toutes les marchandises et les matériaux de construction ainsi que la plupart des marchandises pondéreuses de peu de valeur générant des activités de transport étaient produites dans des quantités nettement supérieures dans ces pays que dans les économies occidentales.

### 2.1.2. *Évaluation de l'offre*

La plupart des caractéristiques des systèmes de transport des pays d'Europe centrale et orientale différaient nettement de celles des pays occidentaux. L'accessibilité générale des services de transport était globalement inférieure dans le premier groupe de pays, malgré des volumes de fret par dollar de PIB plus élevés. Dans leur ensemble, les pays d'Europe centrale et orientale avaient davantage recours au rail que la plupart des autres pays, et beaucoup moins à la route, que ce soit pour le fret ou le transport de voyageurs. Dans ces pays, la configuration des réseaux s'inspirait des anciens schémas d'échange entre les pays du CAEM, dominés par l'ex-Union Soviétique. Les frontières avec l'Europe occidentale donnaient lieu à un important engorgement et les liaisons routières n'était pas suffisantes, surtout le long des couloirs Est-Ouest.

Les transports contribuaient à environ 6-8 pour cent du PIB en moyenne. Le développement, l'exploitation et la maintenance du secteur des transports représentaient un marché précieux pour plusieurs secteurs économiques. Les activités de production s'inscrivant dans le cadre de l'exploitation et de la

maintenance du transport étaient principalement liées aux secteurs du bâtiment, de l'automobile, y compris la construction mécanique, de la chimie et du verre, etc. Dans ces pays, un dixième des emplois étaient liés aux transports.

Outre les caractéristiques générales du secteur des transports communes à tous les pays d'Europe centrale et orientale, on observait également des différences notables.

En 1989, la répartition modale entre trafic voyageurs et fret pour chaque pays présentait une image contrastée. Comprise entre 36 pour cent en Bulgarie et 58 pour cent dans l'ex-Yougoslavie, la place occupée par les automobiles et les taxis était nettement moins importante qu'aujourd'hui. Inversement, la part du rail pour les transports de voyageurs variait entre 11 pour cent en Yougoslavie et 24.2 pour cent en Pologne. D'une manière générale, pour les pays d'Europe centrale et orientale, le rail représentait de 3 à 5 fois la part de marché observée dans les pays occidentaux.

En ce qui concerne le fret, les parts respectives de chaque mode de transport reflétaient les circonstances géographiques (par exemple, la présence relativement importante des voies navigables en Hongrie), mais le transport ferroviaire, qui représentait plus de 50 pour cent des tonnes-kilomètres en Bulgarie (50.1 pour cent), en République Tchèque et en République Slovaque (66.5 pour cent), en Pologne (67.6 pour cent) et 40.2 pour cent en Hongrie, se détache comme le mode principal. La route, en revanche, occupe une place secondaire, et ne représente que 20 à 25 pour cent du marché dans les pays d'Europe centrale (Hongrie, République Tchèque et Pologne) et ne dépasse les 40 pour cent qu'en Bulgarie et dans l'ex-Yougoslavie (ce qui reflète le caractère plus rural de la géographie de ces pays, qui se prête mieux au transport routier).

La priorité donnée au transport ferroviaire dans l'ancien régime était due à la fois à des facteurs idéologiques et économiques. Elle était encore renforcée par les principes de planification centrale étatique, qui insistait sur l'accessibilité du transport ferroviaire pour les principales zones urbaines et les entreprises et réduisait la route à un rôle d'appoint. En ce qui concerne le transport des voyageurs, la possession d'une automobile à titre privé était considérée comme un symbole de consumérisme occidental excessif et un signe de décadence culturelle. Pendant ce temps, la pénurie des ressources, de la technologie et du savoir-faire nécessaires entravait le développement du secteur de l'automobile de ces pays. En conséquence, le nombre des propriétaires de

voitures représentait seulement entre un quart et la moitié du niveau observé à l'Ouest, avec une moyenne régionale de 188 voitures pour 1 000 habitants en 1992.

Les transports publics (y compris le rail) étaient généreusement subventionnés. Les particuliers souhaitant acquérir une voiture avaient le choix entre les Trabant et les Wartburg d'Allemagne de l'Est, les Lada russes, les Skoda tchèques et les Fiat polonaises, et n'avaient guère d'espoir d'accéder aux importations de l'Ouest. Même les meilleures voitures d'Europe de l'Est, plus lentes, inconfortables et peu fiables, étaient nettement inférieures aux modèles occidentaux. En 1989, en Hongrie, où un certain degré de libéralisation a été introduit pendant les années 80, l'attente était d'environ 5 ans pour une Lada, et de 3 à 4 ans pour une Skoda. En raison du prix élevé des carburants, les coûts d'exploitation étaient nettement plus importants comparés aux tarifs très avantageux du réseau de transports publics.

Les données de base concernant le trafic ferroviaire en termes de caractéristiques, d'itinéraires et de densité indiquent que la longueur moyenne du trajet par voyageur était dans l'ensemble similaire aux distances observées en Europe occidentale, mais la longueur des trajets du transport marchandises était un peu plus réduite. Pour ce qui est du trafic voyageurs, les taux de remplissage des trains étaient analogues à ceux observés en Europe occidentale, mais les chargements de marchandises étaient nettement plus importants. La densité du trafic par kilomètre de lignes était généralement plus faible qu'à l'Ouest. Cela signifiait que, du fait d'une capacité limitée en termes de voies doubles et de technologie de signalisation, de grandes parties du réseau des pays d'Europe centrale et orientale étaient peu utilisées. Les indicateurs de la densité des autoroutes reflétaient la négligence relative qui avait prévalu à l'égard du réseau routier pendant la période d'économie planifiée (par exemple : 41.34 kilomètres/million d'habitants pour la Hongrie, contre 140 kilomètres/million d'habitants pour les Pays-Bas).

Il convient d'apprécier ces chiffres à l'aide d'informations complémentaires, relatives à la qualité ou à l'efficacité des réseaux ferroviaires ou routiers. Pour obtenir un tableau plus fiable, on peut mentionner que la proportion des investissements publics consacrés à l'infrastructure ferroviaire était généralement inférieure à ce qui était nécessaire pour garantir un certain niveau technique, économique et commercial. L'état du réseau s'est détérioré au point d'imposer des coûts significatifs aux opérateurs et aux utilisateurs, et de constituer un obstacle important à la croissance économique. Bien que constituant le septième réseau mondial en termes de longueur, le réseau

ferroviaire polonais, par exemple, souffre depuis longtemps de retard dans les travaux d'entretien et de réparation. Les livraisons de nouveau matériel roulant sont bien inférieures aux besoins. De même, si la modernisation des chantiers de triage et l'extension de l'électrification ont avancé, cette dernière ne s'est pas accompagnée d'améliorations du système de signalisation, ce qui a limité l'accroissement des capacités de transport.

D'une manière générale, la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement a estimé qu'il faudrait quelque 30 à 40 milliards de dollars pour moderniser les réseaux ferroviaires classiques de la région et les amener au niveau technique occidental, sans tenir compte de tous les investissements qui pourraient être prévus pour les lignes à grande vitesse. Qui plus est, les sommes nécessaires pour moderniser les réseaux routiers de la région représentent près du double de ce montant.

Les exemples et comparaisons suivants illustrent certains aspects de la taille et de la qualité du réseau. En termes d'étendue, le réseau ferroviaire polonais domine nettement, et en Europe, seules la SNCF et la DB le devancent. La taille du réseau ferroviaire des autres pays d'Europe centrale et orientale est plus proche de la moyenne européenne. S'agissant de la qualité du réseau, les chemins de fer des pays d'Europe centrale et orientale présentent généralement des proportions de voies doubles plus faibles qu'à l'Ouest. Le niveau d'électrification est également inférieur au niveau occidental moyen.

Si l'on compare la productivité de la main-d'oeuvre des réseaux ferroviaires à des niveaux agrégés (en tenant compte des différentes répartitions du trafic voyageurs et du fret), on observe que les valeurs pour les pays d'Europe centrale et orientale étaient de 30 à 40 pour cent inférieures aux indicateurs relatifs à ceux des réseaux ferroviaires occidentaux.

## **2.2. Évolution des demandes liée à la nouvelle économie de marché**

Les événements politiques et économiques des cinq dernières années se sont traduits par des changements spectaculaires au sein du secteur des transports. Les caractéristiques des changements de la demande pour le trafic voyageurs et marchandises, qui sont intervenus de manière analogue dans pratiquement tous les pays en transition, peuvent faire l'objet d'une évaluation générale, mais il convient d'identifier distinctement toutes les tendances pour les différentes catégories de pays d'Europe centrale et orientale. L'analyse détaillée des évolutions peut être illustrée par les exemples d'un nombre limité

de pays en transition (essentiellement ceux d'Europe centrale) en raison de la disponibilité restreinte des informations. Les données cohérentes et fiables expliquant les interdépendances entre la variation de la demande de transport intercités et le processus de restructuration de ce secteur ne couvrent que la Hongrie, et notre illustration se fondera donc sur les données disponibles pour ce pays.

### *2.2.1. Le transport de voyageurs*

Les changements considérables qui ont marqué la vie économique au cours des six dernières années se sont répercutés au quotidien sur le trafic voyageurs. Le processus amorcé au cours des années 80 et tendant à réduire le transport public de voyageurs s'est amplifié. En outre, le nombre et la circulation des voitures particulières ont affiché une progression constante, bien que la hausse des coûts propres à l'utilisation d'une voiture ait largement réduit le nombre de kilomètres parcourus en une année par chaque véhicule. Par ailleurs, la demande de transport de longue distance en autobus a enregistré une chute significative.

D'une manière générale, la baisse de la demande de transports publics était directement liée à la situation économique des pays étudiés, compte tenu de la restructuration du système institutionnel et de la hausse des tarifs de ces dernières années.

Étant donné que les parcours réalisés dans la journée sont plus nombreux en raison du nombre croissant de propriétaires de voitures particulières, de la "distribution du trafic" et des déplacements des chômeurs, le caractère relativement saillant des heures de pointe s'est quelque peu atténué. Le transport de voyageurs, en particulier le transport routier, s'est accru dans les zones géographiques plus développées des pays étudiés, alors qu'il a reculé dans les zones moins développées en crise.

Les changements économiques et sociaux intérieurs qu'a connus chaque pays se sont accompagnés de modifications de la tendance et du volume des relations économiques internationales et du tourisme. Les échanges internationaux se sont détournés des pays de l'Est pour s'orienter vers les pays occidentaux. En ce qui concerne le tourisme, l'accent a également davantage été mis sur les relations avec l'Ouest, et, compte tenu des réformes de la réglementation générale sur les voyages et de la matérialisation de changements économiques analogues dans tous les pays d'Europe centrale et orientale, le nombre des étrangers visitant l'un de ces pays, ainsi que le motif de leur visite, ont également évolué.

Selon les estimations des experts, les performances du transport de voyageurs (en termes de voyageurs-kilomètres) évolueront jusqu'à la fin du siècle à un rythme similaire au taux de croissance du PIB. A la fin du siècle, les performances du trafic voyageurs seront similaires à celles mesurées au début des années 80, mais présenteront une répartition structurelle et qualitative différente. Le boom économique attendu après l'an 2000 pourrait susciter une augmentation plus rapide de ces performances de transport. Selon les premières estimations, le taux d'accroissement des performances du trafic voyageurs sera légèrement supérieur à l'effet d'entraînement de la hausse du PIB.

En ce qui concerne les principaux domaines de la répartition modale du transport des voyageurs, toute anticipation réaliste doit tenir compte d'une nouvelle baisse de la part relative des transports en commun ferroviaires et routiers, mais l'ampleur de cette baisse peut être modérée par une politique tarifaire volontariste compatible avec les intérêts de l'économie nationale. En ce qui concerne la répartition modale du trafic voyageurs, pour des raisons de protection de l'environnement, d'économies d'énergie, d'aménagement du territoire et pour des considérations sociales, il est raisonnable de venir en aide aux transports publics par des moyens économiques. Il est toutefois avantageux de développer le transport individuel sur la base du concept de "développement durable".

Le Tableau 2 présente une série de données agrégées (incluant le trafic local et le trafic intercités) sur les performances du transport de voyageurs (exprimées en milliards de voyageurs-kilomètres) pour les pays en transition entre 1980 et 1994 (a. rail, b. voitures particulières, c. autobus et autocars, d. transport routier et total du transport de voyageurs). Ces données sont regroupées en trois catégories de pays (le coeur de l'Europe centrale et orientale : Pologne, Hongrie, République Tchèque, République Slovaque /ancienne Tchécoslovaquie/ et Slovénie ; États Baltes : Estonie, Lituanie, Lettonie ; pays de la région des Balkans : Roumanie, Bulgarie et Croatie).

Tableau 2. **Transport de voyageurs (milliers de millions de voyageurs-kilomètres) en 1980, 1985, 1993 et 1994.**

**a. rail**

<b>PAYS</b>	<b>1980</b>	<b>1985</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
<b>CS</b>	18.04	19.84		
<b>CZ</b>			8.29	8.49
<b>H</b>	13.71	11.21	8.77	8.57
<b>PL</b>	46.33	51.98	30.87	27.61
<b>SK</b>			4.57	4.55
<b>SLO</b>	1.44	1.67	0.57	0.59
<b>EST</b>	1.55	1.65	0.72	0.54
<b>LT</b>	3.26	3.42	2.70	1.57
<b>LV</b>	4.77	5.21	2.36	1.79
<b>RO</b>	23.22	31.08	19.40	18.31
<b>BG</b>	7.06	7.77	5.84	5.06
<b>HR</b>	3.62	4.06	0.95	1.18

**b. Voitures particulières (données disponibles pour deux pays seulement)**

<b>PAYS</b>	<b>1980</b>	<b>1985</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
<b>H</b>	36.00	45.80	48.00	46.20
<b>BG</b>	3.73	4.73	3.04	*

\* : n. d.

### c. autobus et autocars

PAYS	1980	1985	1993	1994
CS	33.75	36.62		
CZ			21.91	41.29**
H	26.42	28.02	19.03	18.64
PL	49.22	52.09	37.81	34.26
SK			11.45	10.89
SLO	4.99	3.51	2.78	2.50
EST	3.66	1.28	2.54	2.35
LT	6.67	7.39	3.67	3.75
LV	4.55	5.27	1.72	1.8
RO	24.02	21.69	19.28	25.02
BG	21.61	24.72	13.98	12.12
HR	6.82	8.25	3.01	3.35

\*\* Changement de série statistique.

### d. Total du transport routier et du transport voyageurs

PAYS	TOTAL TRANSPORT ROUTIER				TOTAL TRANSPORT VOYAGEURS			
	1980	1985	1993	1994	1980	1985	1993	1994
CS	33.75*	36.62*			51.80*	56.46*		
CZ			21.91	41.29**,*			30.20*	49.78**,*
H	62.42	73.82	67.23	64.84	76.14	85.03	76.00	73.41
PL	49.22*	52.09*	37.81*	34.26*	49.22*	52.09*	37.81*	34.26*
SK			11.45*	10.89*			16.01*	15.44*
SLO	4.93*	6.51*	2.78*	2.60*	6.36*	8.17*	3.25*	3.13
EST	3.66*	4.28*	2.54*	2.35*	5.21*	5.93*	3.26*	2.89*
LT	6.67*	7.39*	3.67*	3.75*	9.93*	10.80*	6.37*	5.32*
LV	4.55*	5.27*	1.72*	1.80*	9.32*	10.48*	4.08*	3.59*
RO	24.02*	21.69*	19.82*	25.02*	47.24*	52.77*	39.22*	43.33*
BG	74.45	76.33	91.97	94.77	81.41	82.90	98.67	101.41
HR	6.82*	8.25*	3.01*	3.35*	10.44*	12.31*	3.96*	4.53*

\* Compte non tenu des voitures particulières.

\*\* Changement de série statistique.

Après la présentation de ces données détaillées, il est possible de procéder à une évaluation pays par pays.

La diminution moyenne du transport ferroviaire de voyageurs a atteint 8 pour cent en 1994. Cependant, la comparaison avec l'année 1989 fait apparaître un recul bien plus spectaculaire : plus de 46.5 pour cent. Cette chute peut en grande partie être attribuée, d'une part, à une moindre mobilité des personnes due à la baisse des revenus et à des augmentations souvent importantes des tarifs ferroviaires et, d'autre part, à une concurrence accrue de la part des voitures particulières.

Les séries temporelles relatives au transport ferroviaire de voyageurs montrent clairement que la forte tendance à la baisse que le premier groupe de pays a connue avant 1993 appartient maintenant au passé. Certains pays enregistrent même déjà une légère remontée (la République Tchèque et la Croatie, par exemple). Ailleurs, comme dans les États Baltes, cette dégringolade s'est poursuivie après 1993.

L'analyse du trafic voyageurs en autobus et autocars fait apparaître une augmentation significative pour 1994 en Roumanie où, dans ce sous-secteur, le nombre de voyageurs-kilomètres était au demeurant déjà supérieur à celui enregistré en 1985 et 1980. Une augmentation analogue, quoique moins prononcée, a été enregistrée en Croatie (11 pour cent) et dans deux des États Baltes (2 pour cent en Lituanie et 4 pour cent en Lettonie). Les autres pays étudiés ont été incapables de maintenir leur trafic voyageurs par autobus et autocars, et ont affiché une nouvelle baisse de ce poste en 1994.

Il est impossible de donner une vue d'ensemble de la situation en termes de transport de voyageurs par manque d'informations quant au transport en voitures particulières. A titre d'exemple, les statistiques relatives à la **Hongrie** révèlent une baisse significative du kilométrage en 1993 et 1994, phénomène qui peut s'expliquer par l'augmentation des dépenses de fonctionnement, et en particulier du prix de l'essence. Cette évolution du nombre des déplacements individuels s'est accompagnée d'un gonflement du parc de voitures particulières, d'une part, et de l'apparition de taxis privés, d'autre part.

La répartition modale du transport de voyageurs a évolué pour des raisons similaires dans les pays d'Europe centrale et orientale. Les détails de ces changements peuvent être illustrés par le cas hongrois.

Les performances de transport et la répartition modale dans l'ancien système prévalant dans ce pays -- comme dans les autres pays socialistes -- se distinguait par une distorsion des coûts et des parts de marché, sous l'effet, notamment, du financement croisé. En 1993, le trafic voyageurs en Hongrie, exprimé en voyageurs-kilomètres, était assuré à 81.7 pour cent par la route et à 10.6 pour cent par le chemin de fer (ainsi que 2.2 pour cent par avion et 0.1 pour cent par bateau). La part du rail dans les transports publics intercités a reculé de 6.5 pour cent en 13 ans (de 1980 à 1993), tandis que celle de la route augmentait de 1.5 pour cent, avec néanmoins un net recul du nombre de voyageurs transportés. La part du transport par bateau et du transport aérien n'est pas significative, mais on peut noter que si les prestations de transport n'ont pratiquement pas changé dans le premier cas, elles ont doublé dans le second.

### 2.2.2. *Le transport de marchandises*

Les changements économiques se sont directement traduits par une plus grande ouverture au marché, de nouvelles relations de propriété, avec une augmentation de l'inflation et du chômage (plus de 10 pour cent), une baisse d'environ un tiers de la production industrielle et la désintégration de la coordination entre le secteur primaire et secondaire. En conséquence, la demande de transport a été ramenée à des dimensions plus raisonnables. Parmi les différentes formes qu'a prises la transition, le développement des petites entreprises a généralement été très rapide, alors que les privatisations ont pris plus de temps que prévu. Les grandes entreprises d'État n'ont pas tardé à être menacées de faillite, tandis que des activités généralement tributaires des transports, telles que les BTP, la construction mécanique, les mines ou la métallurgie, ont considérablement décliné.

La population exprime de nouvelles exigences, et de nouvelles entreprises -- moins grosses consommatrices de transports -- sont apparues. La demande de transports de proximité ou sur courte distance, pour des chargements moins importants, se renforce. Ce processus affaiblit encore la position du rail et modifie la structure du transport routier. Un grand nombre de camionnettes modernes ont fait leur apparition sur les routes, tandis que le transport domestique de poids lourds a visiblement reculé. Parallèlement, la demande de transport par voies navigables intérieures a, elle aussi, diminué.

La demande de transport de marchandises -- exprimée en tonnes-kilomètres -- recule à un rythme nettement inférieur à la baisse du PIB. Pour autant, avec la modernisation de l'économie et le déplacement de l'activité de fret vers des produits moins volumineux mais de plus grande valeur, les

prestations de transport de marchandises ne devraient guère augmenter d'ici la fin du siècle. A plus long terme, leur rythme de progression sera légèrement inférieur à celui du PIB.

Le Tableau 3 présente les prestations de transport de marchandises agrégées (en milliards de tonnes-kilomètres) pour les pays en transition entre 1980 et 1994 (a. rail, b. route). Ces données ont été groupées sous la même forme que dans le Tableau 2.

**Tableau 3. Transport ferroviaire et routier de marchandises**  
(en milliards de tonnes-kilomètres)

PAYS	RAIL				ROUTE			
	1980	1985	1993	1994	1980	1985	1993	1994
CS	66.21	66.20			21.34	21.46		
CZ			25.61	23.16			13.1	22.66**
H	24.40	22.31	7.46	7.43	11.40	12.72	13.38	13.01
PL	134.74	120.64	64.36	65.79	44.55	36.59	40.74	45.37
SK			14.30	12.30			5.46	5.87
SLO	3.85	4.29	2.26	2.45	3.91	4.69	2.50	2.44
EST	5.92	6.45	3.74	3.38	4.22	4.44	1.06	1.42
LT	18.24	20.93	11.03	8.85	6.92	7.37	6.91	4.57
LV	17.59	19.93	9.85	9.52	5.13	5.55	1.25	1.40
RO	75.54	74.22	25.17	24.70	11.76	5.96	2.78	5.97
BG	17.68	18.17	7.70	7.77	13.07	13.47	5.21	
HR	7.56	8.68	1.59	1.53	2.51*	2.43*	0.88*	0.62*

\* Transport rémunéré pour compte d'autrui uniquement.

\*\* Compte non tenu du transport routier pour compte propre.

Le taux de variation moyen des prestations du transport de marchandises (l'analyse détaillée se limite aux modes de transport en surface, c'est-à-dire le rail et la route), exprimé en tonnes-kilomètres, des pays d'Europe centrale et orientale peut être calculé à partir des séries temporelles présentées dans le Tableau ci-dessus. Les difficultés liées à la transformation du système économique et politique des pays étudiés, la chute significative de la production, comme les problèmes résultant de la division de l'ex-Yougoslavie, ont inévitablement affecté le transport de marchandises de ces pays. Mesuré en tonnes-kilomètres, le fret a reculé de plus de 47 pour cent entre 1988 et 1993. Ce recul a eu tendance à s'accélérer pendant les deux premières années de cette

période, puis a progressivement ralenti en 1992 et c'est en 1993 que l'on a observé les premiers signes de redressement dans certains pays. La poursuite de cette hausse et sa propagation à la plupart des autres pays ont eu un impact positif sur le trafic marchandises dans la région. L'année 1994 est la première année depuis 1988 à afficher une croissance annuelle positive en valeur, soit 4 pour cent en moyenne.

Les séries chronologiques détaillées des performances reflètent les différences de situation d'un pays à l'autre. Le trafic marchandises total s'est fortement accru en 1994 en Roumanie (+ 9.5 pour cent) et en Pologne (+ 7 pour cent), mais a considérablement reculé en Lituanie (- 25.2 pour cent), en République Slovaque (- 7.3 pour cent) et en Croatie (- 6.5 pour cent).

Dans les pays en transition, tous les modes de transport n'ont pas été affectés avec la même intensité par la tendance négative générale du trafic marchandises entre 1989 et 1993. Ils n'ont pas non plus bénéficié de manière égale de la reprise de 1994. En 1993, les transporteurs routiers ont réussi à contenir le recul de leur activité.

Le transport de marchandises par rail et voies navigables a connu une nouvelle baisse en 1994. Le transport ferroviaire de marchandises a affiché une baisse spectaculaire en 1994 dans la République Tchèque (- 10 pour cent), dans les États Baltes (Estonie - 10 pour cent, Lituanie - 20 pour cent et Lettonie - 3 pour cent) et on a observé un déclin modéré en Roumanie (- 2 pour cent) et en Croatie (- 4 pour cent). Le rythme de baisse moyen du transport ferroviaire de marchandises était de 3.7 pour cent dans les pays d'Europe centrale et orientale. Ce recul peut être attribué à une forte baisse du trafic intérieur (- 11.7 pour cent). Le trafic ferroviaire international s'est accru de 8.2 pour cent. La baisse totale du trafic ferroviaire de marchandises depuis 1989 a représenté quelque 55 pour cent. En 1994, les seules hausses du trafic ferroviaire ont été enregistrées en Slovénie (+ 8.2 pour cent), en Hongrie (+ 3.6 pour cent) et en Pologne (+ 2.2 pour cent).

L'évolution du transport routier de marchandises reflète le processus de privatisation des principales entreprises. Les prestations de transport routier se caractérisent pour l'essentiel par le fait que les clients profitent de la fragmentation accrue du marché et du nombre croissant des opérateurs. Il importe d'insister sur la flexibilité du secteur du transport routier, qui a été en mesure de suivre l'évolution des exigences qui a accompagné les réformes économiques. En 1994, le transport routier de marchandises a augmenté de

manière significative en Roumanie, en Estonie, en Pologne et en Lettonie (dans chacun de ces pays, la hausse a été supérieure à 10 pour cent). Seules la Lituanie et la Croatie ont enregistré une faible baisse de la demande dans ce secteur.

La présentation plus détaillée du processus de transformation en Hongrie servira d'exemple pour une analyse plus approfondie de l'évolution de la demande de transport de marchandises à l'intérieur d'un pays donné.

Les caractéristiques et les processus les plus importants qui déterminent la situation économique du pays sont les suivants :

- Pour 1995, on prévoit une hausse générale du PIB de 1.5 pour cent par rapport à 1994. Au niveau national, la production se caractérise dans son ensemble par une hausse des volumes et des exportations, une amélioration de la productivité et une redynamisation des projets de développement. Cependant, la hausse de 6 à 8 pour cent du rythme de la production qui s'est manifestée au cours du premier semestre de 1995 a donné quelques signes de faiblesse au deuxième semestre. Certaines activités et certains services ont, eux, stagné tout au long de l'année.
- Au niveau de l'économie nationale, les effectifs employés ont reculé de 1 pour cent par rapport à 1994, alors que pour les entités employant plus de 10 personnes, le taux d'emploi a reculé de 4.5 pour cent.
- Le salaire brut moyen a augmenté de 17 pour cent en moyenne.
- D'une manière générale, les crédits contractés par les entreprises ont augmenté de près de 100 milliards de forints (0.5 milliard d'ECU) en 1995. Qui plus est, le montant des crédits étrangers directs a augmenté de plus de 50 pour cent.

En Hongrie, la privatisation par actions des entreprises d'État, qui constituaient des placements de bon père de famille, a traîné jusqu'à la fin de l'année dernière, pour rapporter toutefois davantage que prévu. Le budget 1995 prévoyait l'entrée de 150 milliards de forints (0.75 milliard d'ECU) dans les caisses de la Société hongroise de privatisation des entreprises publiques. Cependant, les recettes effectives ont dépassé la barre des 455 milliards de forints (2.3 milliards d'ECU). En l'espace d'un an, cette société a encaissé des recettes supérieures au niveau cumulé des recettes encaissées depuis le début des privatisations en Hongrie. En 1995, non seulement les recettes réalisées ont été nettement plus élevées, mais cette année a également été marquée en Hongrie par une évolution de la qualité des privatisations. La cession des parts du secteur de l'électricité et du gaz qui a eu lieu jusqu'ici stabilise la fourniture

d'énergie dans le pays, car les nouveaux propriétaires se sont engagés, contractuellement, à réaliser de nouveaux investissements et à procéder de toute urgence à des travaux de rénovation et de modernisation, d'une valeur de 400 milliards de forints (2 milliards d'ECU). Les entreprises gazières, par exemple, ont entrepris la construction de nouveaux gazoducs et le raccordement au réseau de plusieurs centaines d'agglomérations. Avec la vente d'actions figurant dans leur patrimoine, les collectivités locales vont encaisser environ 20 milliards de forints (0.1 milliard d'ECU).

A ce jour, environ les deux tiers du patrimoine de l'État devant être privatisés l'ont été. La valeur du patrimoine qui reste à vendre se monte à plus de 800 milliards de forints (4 milliards d'ECU). Ce processus s'achèvera dans les prochaines années.

Il n'est pas inintéressant d'étudier les tendances de transport parallèlement aux évolutions économiques, en portant une attention spéciale à la répartition modale.

L'ancienne structure de production, aujourd'hui dépassée, engendrait une forte demande de transport de marchandises. Les volumes de transport de marchandises hongrois par rapport au PIB étaient plusieurs fois supérieurs à ceux des pays européens développés.

Avant les réformes économiques et sociales, en 1990, en Hongrie, la part de marché des différents modes de transport des marchandises, exprimée en tonnes-kilomètres, se répartissait comme suit : 29.21 pour cent pour le transport routier, 32.33 pour cent pour le transport ferroviaire, 28.24 pour cent pour les voies navigables (hors transport maritime), 10.19 pour cent pour les oléoducs et 0.33 pour cent pour le transport aérien.

Les séries de données y afférentes permettent de retracer la lente évolution des changements structurels dans la répartition modale. Pour 1995, la structure est la suivante : la part du transport routier est de 48.67 pour cent (dont 27.34 pour cent pour les petites entreprises), la part du rail est tombée à 30.42 pour cent, celle des voies navigables (hors transport maritime) s'élève à 4.55 pour cent, contre 16.35 pour cent pour les oléoducs et moins de 0.1 pour cent pour le transport aérien.

Dans ce pays, en raison de la structure de production dépassée et de l'ancienne orientation des échanges internationaux, la part de marché du transport ferroviaire pour le trafic marchandises est plus importante que dans les

pays d'Europe centrale et orientale. L'indice exprimé en tonnes-kilomètres par habitant pour le transport ferroviaire au milieu des années 80 était supérieur de plus des deux tiers à celui de l'Autriche, et représentait près du double de celui de l'Allemagne. Cependant, la part du transport ferroviaire est, depuis, considérablement retombée dans le domaine du fret, que ce soit en termes de prestations ou de part relative.

La part du transport routier de marchandises dans ce pays a considérablement augmenté au cours de la dernière décennie. La grande majorité des activités de transport routier est entre les mains de grandes entreprises, si bien que les prestations des transporteurs privés n'ont pris des proportions significatives qu'à compter de la deuxième moitié de la décennie.

La part du transport par bateau (à la fois maritime et par les voies navigables intérieures) a augmenté entre 1980 et 1990, ce qui est principalement dû aux performances du transport maritime. Dans l'intervalle, la part de la navigation intérieure a fortement chuté, et le pays exploite de moins en moins les possibilités de transport, peu onéreuses et respectueuses de l'environnement, offertes par le Danube. Entre 1990 et 1993, les prestations du transport par bateau ont aussi reculé en valeur absolue en raison de la restructuration de l'économie et de la récession. Cette baisse ne transparaît pas dans le ratio des performances, car une récession tout aussi sévère a frappé l'ensemble des prestations de transport.

Les conséquences négatives de la répartition modale du transport, en ce qui concerne la maîtrise de l'énergie et la protection de l'environnement, propres à la structure du système de transport d'Europe occidentale, se sont également faites sentir dans ce pays. On a vu apparaître au premier plan de la politique de transport des pays développés ce que l'on a appelé une coordination de l'exploitation, qui visait à ce que l'État influe sur la répartition modale des transports. L'un des principaux objectifs de ce processus consiste à accroître l'attrait des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, et ce processus s'appuie essentiellement sur une politique fiscale orientée vers le marché et des subventions publiques.

## **2.3. Prévisions des tendances générales de la répartition modale des transports**

### *2.3.1. Le transport de voyageurs*

Le nombre actuel des propriétaires de voitures particulières constitue une bonne raison de conserver un niveau de transports publics dépassant les indices quantitatifs observés en Europe occidentale. Dans le même temps, avec la motorisation croissante, la diminution de la congestion du trafic, la protection de l'environnement, la préservation des espaces, le développement urbain et les considérations sociales justifient que l'on modère l'approche purement quantitative des services fournis par les transports publics et que l'on cherche à s'approcher du niveau observé en Europe occidentale, en améliorant la qualité.

L'amélioration de la qualité du transport de voyageurs passe par la remise en état des routes, la modernisation des voies, des véhicules, des équipements et des services d'information.

Outre l'amélioration de la qualité, l'opinion considère aujourd'hui comme relevant de l'intervention publique :

- la fourniture de transports longue distance, disponibles dans toute agglomération ;
- la liaison, via les transports publics locaux, de toutes les zones résidentielles contiguës d'une agglomération, avec des fréquences raisonnables sur le plan économique, à un niveau de prix acceptable, avec des itinéraires de transport et une grille de tarifs justifiés, tenant compte du soutien des collectivités locales ou de l'État au niveau central. Lorsque la liaison via des transports publics a pour mission de remplacer une infrastructure humaine, elle doit être réalisée sous la responsabilité conjointe de l'État et des collectivités locales.

En ce qui concerne les liaisons internationales, il convient de satisfaire les demandes portant sur le transport aérien, ferroviaire, par autocars/autobus ou par bateau dans le respect des principes de l'économie de marché.

Dans le cadre de la répartition modale du transport de voyageurs, s'agissant de la protection de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, il convient de soutenir l'utilisation :

- du rail dans le transport interurbain ;
- pour le transport urbain, du métro, du tramway, des trolleys ainsi que du transport ferroviaire et des autobus, respectueux de l'environnement.

Dans chaque cas, il est possible d'utiliser les aspects financiers à des fins de régulation et il convient de classer les missions du transport de voyageurs :

- fourniture de prestations de transport de base, avec le soutien de l'État et des collectivités locales ;
- transport de voyageurs en fonction des règles du marché.

### 2.3.2. *Le transport de marchandises*

Les principes qui régiront à l'avenir le transport de marchandises sont déterminés par des facteurs tels que le meilleur service qu'il est possible d'apporter à l'économie nationale, en termes de niveau de qualité européenne, de protection de l'environnement, de maîtrise de l'énergie et d'efficience.

Les restrictions et la réglementation relatives à la protection du marché et à la répartition modale introduites dans certains pays pèsent sur les possibilités de transport des marchandises.

Pour ce qui est du trafic marchandises international, les demandes de systèmes télématiques, l'application de principes de logistique ainsi que la protection de l'environnement seront de plus en plus accentuées à l'avenir.

Outre les missions de transport à proprement parler, il conviendrait également de proposer des services d'expédition, de stockage, de conditionnement et de traitement douanier. Il faudrait aussi fournir des possibilités d'évacuation des déchets. Le fret devrait devenir partie intégrante des processus de production, de fourniture et de distribution et il conviendrait de mettre en place des centres logistiques. Outre l'expédition, le chargement, le stockage, le conditionnement, etc., ces centres logistiques se chargeraient de toutes les opérations nécessaires pour la fabrication et la commercialisation des produits. Ces centres logistiques devraient se trouver à la jonction des différents secteurs du transport, et assurer ainsi la promotion du transport combiné, extrêmement important pour la protection de l'environnement.

En ce qui concerne la répartition modale du transport de marchandises, et essentiellement pour des considérations de protection de l'environnement et de maîtrise de l'énergie, l'État devrait continuer de privilégier le transport ferroviaire, le transport par bateau et le transport combiné par l'adoption d'une réglementation adéquate, le versement de subventions et la mise en oeuvre de moyens directs et indirects. Cette nécessité est d'autant plus évidente en ce qui concerne le transit des marchandises, qui requiert une politique adéquate en termes de tarifs, de taxes, d'organisation et de mesures techniques.

Le transport des matières dangereuses constitue un segment du marché des transports dont la conception impose qu'il soit tenu compte d'un nombre croissant d'opinions nationales et internationales, et qui doit concilier des intérêts plus nombreux que pour l'acheminement des produits ordinaires. En conséquence, la modification des projets de politique de transport, des mesures techniques, juridiques et de protection de l'environnement dans le domaine des matières dangereuses au sein de l'Union Européenne et dans les pays voisins, ainsi que l'évolution du trafic des matières dangereuses, doivent faire l'objet d'une attention de tous les instants. Les pays en transition devraient participer à l'élaboration de la réglementation relative aux matières dangereuses définie par les organisations internationales dans le but de parvenir à des niveaux de sécurité qui correspondent à leurs intérêts et de permettre l'application de ces règles par les transporteurs de chaque pays. C'est en revoyant leur réglementation que les pays d'Europe centrale et orientale devraient s'efforcer de se mettre en conformité avec les normes internationales et les pratiques répandues en Europe. Le transport ferroviaire et par bateau joue un rôle clé dans la sécurité du transport des produits dangereux.

### **3. CHANGEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS DANS LES PAYS EN TRANSITION EN RÉACTION A LA RESTRUCTURATION DE LA DEMANDE**

Le système des transports regroupe verticalement tous les éléments liés aux sous-secteurs qui le composent (transport routier, ferroviaire, par bateau, aérien et par oléoducs) : routes, voies ferrées, véhicules, équipements d'exploitation et d'entretien. Ces éléments relèvent soit des compétences des pouvoirs publics (État ou collectivités locales) soit de celles des entreprises privées. La compétence publique signifie à la fois pouvoir de décision et responsabilité. En fonction de l'importance de l'élément considéré, cette compétence s'exerce au

niveau national, régional ou local. La construction et le développement des réseaux de transport d'intérêt national et public, ainsi que la réglementation ou la mise en oeuvre des conditions d'exploitation adéquates dans chacun des sous-secteurs, est de toute évidence du ressort de l'État, tandis que les réseaux d'importance plus limitée font partie des attributions des collectivités locales.

L'étendue du pouvoir de l'État diffère pour chaque sous-secteur. Elle est déterminée par un certain nombre de lois, de normes et de traités internationaux relatifs au sous-secteur en question. Toutes ces dispositions doivent être considérée comme un cadre général.

Parmi les missions revenant de par la loi à l'État, figure le contrôle direct ou indirect de la construction et de l'exploitation de diverses infrastructures et réseaux de transport par le biais de différents organismes public. Les missions de l'État dans les deux secteurs terrestres, le transport routier et le transport ferroviaire, sont largement similaires et se distinguent nettement de celles qui concernent d'une part le transport par bateau, par nature différent des deux précédents, et, d'autre part, le transport aérien, plus éloigné encore. Dans chacun des sous-secteurs, l'État joue un rôle particulier et inconditionnel lorsqu'il en va de la satisfaction d'exigences concernant les réseaux liés à la défense du pays et de l'exécution et de la supervision permanente des missions qui y sont attachées.

Après avoir décrit les changements qui s'imposent dans l'infrastructure des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale dans leur ensemble, retournons maintenant au cas hongrois qui permet de comprendre, à l'échelle d'un pays, ce qu'il est nécessaire d'entreprendre pour restructurer les réseaux routier et ferroviaire.

### **3.1. Les réseaux routiers**

Environ un tiers du réseau routier hongrois relève de la compétence de l'État au niveau national et deux tiers de celle des collectivités locales. Les autorités compétentes sont chargées de missions telles que développement, entretien et exploitation.

La fonction de propriétaire est exercée avant tout par le Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des Eaux et par les collectivités locales. Le Ministère est responsable des questions d'ordre national et les collectivités locales des problèmes plus restreints. Il peut également

arriver que des questions concernant une région soient à la fois du ressort des pouvoirs publics locaux et de celui des organismes locaux dépendant du Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des Eaux (les Directions des Routes). D'autres Ministères et autorités peuvent également être amenés à imposer leur point de vue sur une question, ce qui accroît le contrôle exercé par l'État. Pèsent également dans la balance des organes, fonctionnant démocratiquement, tels que les forums publics, les assemblées et gouvernements régionaux et le Parlement.

A l'intérieur des limites définies plus haut, le rôle de l'État dans le transport routier se concrétise par les activités suivantes :

- Préparation d'une stratégie de développement (fondée sur une conception du secteur des transports adaptée au développement de l'économie nationale, à la définition à long terme de la place accordée au transport routier dans l'ensemble des missions de transport, à une étude réaliste des demandes et possibilités, aux décisions sur les priorités en matière de développement, au rassemblement des fonds nécessaires et au programme de réalisation).
- Réglementation des techniques et des procédés (règles professionnelles, cadres juridiques, règles de délivrance des licences et exigences de sécurité).
- Financement (gestion des fonds destinés aux routes, délimitation des coûts de développement, entretien et exploitation, élaboration des demandes de crédit, rédaction des contrats de concession, contrôle financier général).
- Établissement des contacts exploitant/propriétaire (acquisition des terrains nécessaires au développement, cession des espaces superflus, exécution des engagements en matière d'entretien).
- Mise en œuvre des missions de développement (soumission de projets, travaux de mise en œuvre et de construction, garantie de couverture financière, conclusion de contrats avec les entreprises, supervision technique et financière des investisseurs, contrôle qualité, contrôle financier).
- Exploitation et entretien (organisation, matériel, personnel, exigences de sécurité du transport, contrats de *leasing*, exigences d'entretien et d'exploitation, résolution des crises, suivi permanent).
- Contrôle des activités R&D (hiérarchisation des priorités stratégiques, conditions financières et organisationnelles, utilisation des résultats).
- Validation des qualifications (chefs de projet, experts, experts juridiques, maîtres d'œuvre).

Afin que l'État puisse exercer pleinement sa compétence :

- Le projet de développement du réseau autoroutier doit être défini en vue de réserver les terrains nécessaires, d'assurer le développement à long terme de la zone en question et d'empêcher la spéculation immobilière.
- De même qu'il existe des directeurs de l'architecture pour les villes et pour les comitats (départements ruraux), le titre de directeur d'ingénierie pour les villes et pour les comitats devrait être créé (la majorité des investissements concernant les infrastructures consistent en effet en missions de génie civil, sur lesquelles des personnes qui n'ont bien souvent pas les compétences requises exercent un pouvoir de décision).

### **3.2. Le réseau ferroviaire**

Du point de vue de la compétence de l'État dans le secteur ferroviaire, la nouvelle Loi sur le transport ferroviaire votée par le Parlement en 1993 est d'une importance capitale. Elle vise en effet à promouvoir une plus grande prise en compte des problèmes environnementaux liés au réseau ferroviaire, de la notion de service public et de la réalisation des objectifs de la politique des transports. A cet égard, nous assisterons à une certaine différenciation des activités organisationnelles du réseau ferroviaire public qui se présentera de la manière suivante :

- La section *gestion de l'infrastructure* chargée d'assurer la gestion des voies et des installations auxiliaires (construction, développement, rénovation, entretien, utilisation).
- La section *prestations de transport* chargée d'assurer le transport des voyageurs et des marchandises par le rail.

A plus long terme, le gestionnaire de l'infrastructure sera amené à mettre, contre le paiement de droits, les voies et les installations à la disposition de sociétés privées de services ayant leur siège, soit dans le pays même, soit à l'étranger (sur la base de la réciprocité).

Les voies et les installations appartenant à l'entreprise ferroviaire nationale sont -- et resteront -- la propriété exclusive de l'État. Les voies et les installations des réseaux ferroviaires publics locaux appartiennent, au titre de capital de départ, aux pouvoirs publics locaux et, dans le cas de la capitale, à la mairie. Les principales missions des pouvoirs publics sont les suivantes :

***Missions de l'État :***

- Approuver les projets portant sur le développement du transport ferroviaire corrélativement à la préservation de l'environnement naturel ou artificiel.
- Exercer son pouvoir décisionnel.
- Mettre en œuvre les intérêts et les engagements internationaux concernant le transport ferroviaire.
- Créer et exploiter une entreprise nationale de transports publics ferroviaires.
- Exploiter les voies ferrées et leurs installations auxiliaires.
- Utiliser le budget de l'État pour compléter le produit provenant des différents champs d'activités de service public.
- Lancer les appels d'offres, étudier les soumissions et conclure les contrats de concession relatifs aux chemins de fer publics.
- Remplir les missions de transport ferroviaire en relation avec la défense du pays.

***Missions des collectivités locales :***

- Approuver les projets visant au développement des chemins de fer publics locaux, exploiter les voies et leurs installation auxiliaires.
- Utiliser le budget de la collectivité pour contribuer à l'exploitation des voies et des installations en sa possession.
- Utiliser le budget de la collectivité pour compléter le produit des services publics de base.
- Lancer les appels d'offres, étudier les soumissions et conclure les contrats de concession.

Il en résulte qu'à l'avenir également, l'ampleur des restructurations qui toucheront le réseau ferroviaire dans les prochaines années (par exemple l'électrification des lignes) sera déterminée par le budget de l'État.

A l'avenir, il se pourrait également que certains éléments du réseau ferroviaire soient détenus conjointement par les pouvoirs publics (État-collectivités locales ou collectivités locales-entités économiques) et les entreprises privées.

### **3.3. Les voies navigables**

Avec l'ouverture du canal Danube-Main-Rhin à l'automne 1992, une liaison fluviale directe a été créée entre l'Europe occidentale et l'Europe centrale et orientale. La navigation fluviale est aussi susceptible d'occuper une place prépondérante dans les transports européens. Ce nouveau réseau navigable traversant l'Europe représente une solution de transport non polluant sur le Rhin et surtout sur le Danube et ses affluents, car il se peut que, du fait d'une distribution des marchandises rendue plus économique, ainsi qu'un mode de circulation économique pour les pays de la région, les activités import-export de la Hongrie gagnent en influence. Parallèlement, l'élimination de goulots d'étranglement encombrant les réseaux et les ports devrait pouvoir rendre à ce moyen d'acheminement, pourtant peu coûteux et peu polluant, la compétitivité perdue au cours des dernières décennies en Hongrie.

Pour que la navigation intérieure puisse avoir une chance de fonctionner, sont avant tout requis un réseau navigable approprié, un important réseau portuaire et la présence d'un certain nombre d'entreprises dynamiques. Réunir ses trois conditions constitue l'un des objectifs de la politique de ce sous-secteur des transports. En ce qui concerne la navigation fluviale, la comparaison des coûts respectifs des différents moyens de transport de marchandises a montré l'avantage qu'elle représente pour l'économie nationale et l'écologie lorsque le système de transport fonctionne correctement. Il est très important qu'en Hongrie la navigation fluviale puisse être intégrée au transport combiné, afin que l'acheminement par le rail et les voies navigables intérieures prenne le relais du transport routier devenu trop polluant. Il devient en effet urgent de recourir à des moyens de transport non polluants et plus sûrs, du moins en ce qui concerne les produits en vrac.

C'est au Gouvernement qu'il revient de superviser la construction d'infrastructures (voies navigables et ports d'intérêt national). Le développement des voies navigables danubiennes et le réseau portuaire national constituent une priorité, car ce sont ces facteurs qui décideront de la place

qu'occupera le pays dans le transport international par bateau. Le développement de ports d'intérêt régional ou local dépendra des marchés susceptibles de se développer dans les zones concernées.

A un certain niveau, l'État doit assurer une supervision -- même pour les éléments d'infrastructure d'un réseau navigable ne présentant qu'un intérêt limité --, ne serait-ce que pour s'assurer du respect des normes européennes. Les voies navigables intérieures existantes et celles qui seront construites, si le développement a lieu, doivent être classées en fonction de ces normes. La classification actuelle et la classification future des voies navigables intérieures, déterminées par cette évolution, devraient être effectuées en fonction de ces normes.

### **3.4. Le transport aérien**

La République hongroise est présente dans le transport aérien mondial à un double titre : elle doit, d'une part, tenir les engagements pris au niveau international en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation d'aéroports et la prestation de services de transport aérien international et, d'autre part, par le biais de la compagnie aérienne nationale, elle assure, en tant que signataire de près de 60 accords internationaux bilatéraux sur le transport aérien, des liaisons internationales entre Budapest et plusieurs capitales et grandes villes du monde entier. Les compagnies aériennes hongroises figurent au nombre des utilisateurs des aéroports et des couloirs aériens appartenant à d'autres pays contractants.

#### *Aéroports*

Le réseau aéroportuaire ne comprend pas uniquement des aéroports destinés à l'aviation civile, mais également des aéroports militaires et des aérodromes destinés au sport ou à l'aviation d'affaires. C'est principalement au Gouvernement qu'il appartient d'établir un réseau aéroportuaire adapté aux besoins.

#### *Prestations de transport aérien*

Offrir, exploiter et développer des prestations de transport aérien sont des missions qui, étant donné la situation géographique de la Hongrie et ses engagements internationaux, doivent être menées à bien, et ceci quand bien même le pays n'aurait ni compagnie aérienne, ni appareil immatriculé en

Hongrie. Les statistiques des transports font état d'une très forte augmentation du transit aérien, plusieurs fois supérieur au trafic à destination de ou en provenance de Budapest ou y faisant escale.

Le retrait des troupes soviétiques a entraîné une modification de l'espace aérien hongrois (couloirs aériens), jusque là rigide et d'assez faible capacité. Ceci a permis de passer de l'ancienne réglementation sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien à la nouvelle Loi sur la navigation aérienne et, parallèlement, de s'aligner sur les principes européens aussi bien en ce qui concerne l'aviation civile que l'aviation militaire

Les Ministres des Transports des pays membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) ont approuvé l'harmonisation et le programme d'intégration relatif au contrôle du trafic aérien européen. Il s'agit là d'un objectif stratégique destiné à mettre en œuvre un contrôle du trafic aérien européen homogène d'ici la fin de la décennie. Le programme de développement des lignes intérieures a été élaboré en tenant compte du programme d'intégration et sa mise en œuvre est en cours.

Dans chacun des pays membres d'EUROCONTROL, l'exploitation des aéroports est séparée des prestations de transport aérien. Les aéroports bénéficiant ou non d'une garantie de l'État, représentent un enjeu essentiellement commercial, alors que les prestations de transport aérien, à l'exception de services offerts par certains aéroports, ne sont pas orientées vers le profit, bien que dans certains pays (Suisse, Autriche, etc.) elles soient privatisées. Tous les frais d'entretien et de développement liés à ces prestations sont couverts par des redevances de navigation sur les vols et EUROCONTROL se charge de tenir les comptes.

#### **4. LES NÉCESSAIRES AJUSTEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE DE TRANSPORT PAR VOIES TERRESTRES (ROUTE ET RAIL)**

##### **4.1. Développement de l'infrastructure routière**

Dans le secteur du transport routier hongrois, la stratégie de développement du réseau comporte la construction d'autoroutes en direction de la frontière (Budapest vers Vienne et Bratislava, Budapest vers Belgrade, puis

vers l'Ukraine, la Slovénie et la Croatie) destinées à être connectées aux réseaux routiers et autoroutiers transeuropéens, et l'ajout au réseau national en forme d'étoile d'un boulevard circulaire autour de la capitale.

Outre la construction d'autoroutes s'inscrivant dans le cadre du grand projet de réseau autoroutier transeuropéen, les investissements prévus pour le développement routier devraient porter sur :

- Un élargissement des capacités des goulots d'étranglement encombrant le réseau de routes nationales et la construction de sections de contournement destinées à améliorer la sécurité aux endroits dangereux.
- Une augmentation de la surface portante du réseau routier et des ponts.
- La construction de ponts et des sections circulaires du réseau qui font toujours défaut.

L'autoroute M 1, reliant Budapest à la frontière autrichienne, a été achevée en 1995 et la section M 15, menant à la frontière slovaque, devrait être mise en service en 1997. Le Ministère des Transports envisageait de conclure un contrat de concession avant la fin 1995 pour le prolongement de l'autoroute M 5 jusqu'à Belgrade. L'autoroute M 3, conduisant en Ukraine, sera construite à titre d'investissement public. L'appel d'offres pour le prolongement et l'exploitation de l'autoroute M 7 conduisant à la région adriatique aura lieu en 1996.

Un réseau routier développé est considéré comme un facteur essentiel au développement économique et une étape importante sur le chemin de l'intégration à l'Union Européenne. Cependant, bien que des techniques de financement novatrices aient permis à la Hongrie de se placer en tête des pays d'Europe centrale et orientale dans ce domaine, les réalisations concrètes ne sont pas toujours très spectaculaires.

La méthode choisie par la Hongrie, Construire, Exploiter, Transférer (CET, ou BOT en anglais), est considérée comme une première dans la région. L'idée de charger des entreprises concessionnaires de la construction des routes, puis de leur exploitation sous forme de routes à péage pendant une période de 35 ans, avant de les restituer aux pouvoirs publics, évite un alourdissement de l'impôt.

Le pays avait besoin d'environ 3.5 milliards de dollars des États-Unis pour construire entre 500 à 600 kilomètres d'autoroute et il est d'emblée clairement apparu que l'État ne disposait pas des fonds nécessaires. Traditionnellement, les infrastructures sont considérées comme faisant partie des services publics et sont financées par l'argent des contribuables, mais au siècle dernier, le principe de péages était généralement accepté. Les tarifs seront déterminés en fonction de la demande, ceux pratiqués sur l'autoroute M 1-M 15 devant être relativement élevés du fait de l'importance du trafic international d'utilisateurs à haut pouvoir d'achat, alors que l'accès à la M 5 sera deux fois moins cher. Le trafic international y représente en effet de 60-70 pour cent, contre environ 30 pour cent pour la seconde, bien qu'une augmentation soit prévue si la paix s'installe dans l'ex-Yougoslavie. Les routes traditionnelles seront conservées et les automobilistes qui préfèrent la gratuité pourront les utiliser.

La faiblesse du pouvoir d'achat constitue l'une des menaces qui pèsent sur la viabilité du prolongement de la M 3. Les automobilistes occidentaux y sont rares et il faudra fixer les tarifs en fonction de ce fait. C'est pourquoi le Gouvernement a finalement décidé de créer une société concessionnaire publique qui sera chargée d'exécuter le projet.

L'accroissement de la proportion du réseau pourvue d'un revêtement en dur contribue de façon non négligeable à instaurer, sur les réseaux routiers appartenant aux collectivités locales, une atmosphère favorable et un environnement correspondant aux exigences des usagers.

La multiplication des points de passage et des postes frontière, la modernisation des activités connexes et l'extension de certaines routes constituent également des missions d'importance du fait de la recrudescence du trafic international (en particulier de poids lourds).

La modernisation du parc automobile hongrois par la mise en circulation de véhicules récents et le remplacement du parc des véhicules vétustes constitue également une mission importante. Le nombre des voitures particulières continuera à croître pour atteindre 2.4 millions à la fin du siècle. En revanche, il n'est pas nécessaire d'augmenter le nombre d'autobus, mais leur qualité devrait être améliorée. Une légère hausse du nombre des poids lourds est à prévoir, mais, sous l'influence des restructurations économiques, l'évolution en faveur des véhicules de capacité plus petite se poursuivra.

## 4.2. Modernisation des lignes de chemin de fer

Le développement et l'exploitation du réseau ferroviaire devraient s'aligner sur les principes et les concepts adoptés par l'Union Européenne. Le traitement de faveur réservé à ce moyen de transport s'explique par la sécurité qui le caractérise, la préservation de l'environnement et son exploitation économique en terme d'énergie.

Compte tenu du mauvais état dans lequel se trouve actuellement le réseau ferroviaire hongrois, l'État devrait débloquer les sommes appropriées en vue de la rénovation et du développement de l'infrastructure ferroviaire. Ce soutien apporté au développement des chemins de fer et défini sous forme de contrat ne saurait être considéré comme un trou dans le budget, mais constitue plutôt la condition à un transport ferroviaire exploitable et satisfaisant aux demandes de transport de l'économie nationale dans le cadre d'un système de services.

La concurrence sur un marché donné requiert que l'on renonce aux capacités qui à long terme ne seront d'aucune utilité. Il s'agit de trouver différents types de solutions, afin de rendre possible une exploitation adaptée à la demande solvable en révisant :

- la distance raisonnable devant séparer les sites de manutention de marchandises, les fréquences en fonction du trafic ;
- les exigences en termes de transport des voyageurs et des marchandises.

Il convient de définir les niveaux de services offerts en coordination avec les entités économiques et les collectivités locales concernées.

Il n'est pas possible de réunir à court terme les fonds nécessaires pour remédier à la récession qui touche le transport ferroviaire, même si celui-ci mérite le soutien du Gouvernement eu égard aux avantages qu'il présente quant à la protection de l'environnement, aux économies d'énergies réalisées, etc. Même la stabilisation de sa place dans le paysage des transports à un niveau inférieur au niveau actuel, mais supérieur à celui des réseaux ferroviaires occidentaux, demande des efforts importants. C'est pourquoi les paramètres tels que les conditions de trafic ou l'entretien des lignes devraient être classés selon des critères techniques et économiques. Il faut que l'offre en matière de transport soit aussi souple que possible pour que le "transport ferroviaire commercial" puisse faire face à la concurrence qui règne sur les marchés du

transport des marchandises. Afin de déterminer la hauteur des subventions publiques nécessaires, il convient de prendre en considération les avantages sociaux que représente l'exploitation ferroviaire.

Objectifs à atteindre d'ici l'an 2000 :

- Rénover totalement la structure des chemins de fer, optimiser les coûts, améliorer la sécurité, la qualité et la compétitivité, remplir les conditions matérielles et organisationnelles nécessaires à la réalisation d'objectifs sociaux et politiques.
- Faire les investissements nécessaires à l'instauration d'une dynamique d'entretien, de développement et de réaction face aux incidents.

Auront, en conséquence, la priorité :

- Les développements nécessaires au maintien de la compétitivité du transit et à l'amélioration de la place occupée dans le réseau principal européen (par exemple la reconstruction de la ligne Hegyeshalom-Budapest).
- Le développement de toute section du réseau principal dans la mesure où la demande sur le marché l'exige.
- Les investissements favorisant la réduction des coûts d'exploitation, l'amélioration de la sécurité et permettant la connexion à des systèmes informatiques internationaux.
- Le développement sélectif du matériel roulant destiné au transport des voyageurs, en particulier en ce qui concerne le trafic international, intercités ou suburbain.
- L'achat de wagons adaptés au transport combiné (ces véhicules ne doivent pas nécessairement appartenir à l'entreprise ferroviaire).
- Le maintien à niveau, après suppression des limitations de vitesse, des voies de raccordement ne faisant pas partie du réseau principal.
- La simplification du travail et de l'exploitation en fonction des intérêts locaux, l'appel à des ressources financières locales pour la couverture des frais d'exploitation des lignes du réseau secondaires à faible taux de fréquentation.
- La poursuite du processus de réconciliation des intérêts, la prise en compte des différents points de vue sur l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, l'aspect économique et politique de la suspension définitive ou temporaire de l'exploitation des lignes secondaires à faible taux de fréquentation pour lesquelles l'absence de demande ou d'intérêt est manifeste.

- A long terme, la construction d'une nouvelle ligne contournant Budapest par le Sud est envisageable.

## **5. ÉVOLUTION DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS INTERCITÉS**

En Europe centrale et orientale, les transformations et les restructurations progressent à des rythmes différents d'un pays à l'autre, mais toutes vont dans le même sens. Chaque pays se trouve à l'heure actuelle à une étape différente de ce processus de transition. C'est en République Tchèque, en Pologne et en Hongrie que l'évolution a été la plus rapide. Ces trois pays sont devenus membres de l'OCDE, événement qui a consacré la reconnaissance par les pays d'Europe occidentale des efforts faits par ces pays pour engager des réformes économiques et sociales.

Après avoir décrit les tendances générales, revenons maintenant au cas hongrois qui nous permettra de comprendre certains détails importants.

### **5.1. Modification du cadre juridique et organisationnel**

#### *5.1.1. Modification du cadre juridique et des règles régissant les activités des entreprises*

La politique de réglementation vise avant tout à définir les rapports de propriété des entreprises de transport et leur exploitation en tant qu'activité économique. Le cadre réglementaire relatif aux sous-secteurs a été en partie complété.

Les routes nationales, les réseaux ferroviaires, les voies navigables, les ports publics nationaux, les aéroports publics internationaux sont tous la propriété exclusive de l'État. Les routes départementales et vicinales ne peuvent pas non plus être cédées, mais elles appartiennent aux collectivités locales.

La Loi sur les concessions autorise la cession, sous forme d'un contrat de concession et contre une rémunération, du droit d'utilisation ou d'exploitation des actifs appartenant exclusivement à l'État ou aux collectivités locales.

La Loi XCIV de 1993 actuellement en vigueur dans le domaine des transports ferroviaires fait la distinction entre *gestion de l'infrastructure* et *prestations de transport*.

La “Loi sur le transport ferroviaire” est entrée en vigueur le 1er janvier 1994. Le Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des Eaux a signé la même année un contrat avec MAV Rt (l'entreprise ferroviaire hongroise). De par sa structure et ses activités, les chemins de fer publics sont partagés entre *gestion de l'infrastructure* et *prestations de transport*, mais chacune de ces deux branches peut être prise en charge par la même société de gestion.

Cette séparation correspond à la pratique européenne dictée par l'ouverture prévue du transport ferroviaire à la concurrence qui, bien que limitée, permettra d'éviter que le budget de l'État soit trop fortement grevé.

Conformément à la Loi I de 1988 sur le transport routier, le réseau routier se compose de voies publiques et de voies privées. Les voies publiques sont d'intérêt national ou local.

La Loi sur le transport routier définit les droits du propriétaire des infrastructures de transport routier par rapport aux activités des entités économiques participant au transport des voyageurs et des marchandises. Lors de sa mise à jour, cette Loi devrait être complétée par la description des missions de l'État et des collectivités locales relatives au service public, ainsi que par la détermination des exigences du marché.

Bien que la Loi sur le transport routier ait tenté de se régler sur les choix faits à l'époque par la Communauté Européenne, certaines restrictions ont dû être apportées à partir de 1990 aux activités de fret international afin d'éviter de perturber un marché en attente d'une harmonisation avec les dispositions légales européennes toujours en cours de formulation.

### 5.1.2. *Réformes organisationnelles*

La transformation des sociétés appartenant à l'État et dépendant du Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des Eaux a été achevée le 30 juin 1993.

Pour commencer, toutes les activités des diverses entités du groupe VOLAN, à l'exception du transport des voyageurs, ont été dissociées et transformées en autant de sociétés. Après transformation, les entités d'origine se consacrant maintenant uniquement au transport des voyageurs, opèrent désormais sur le marché.

Le nombre de voyageurs transportés par les sociétés du groupe VOLAN, a été de 450 millions en 1994, ce qui représente 7.3 milliards de voyageurs-kilomètres.

En 1994, le groupe VOLAN, qui compte 29 branches et dont les capitaux propres se montaient à 24.7 milliards de forints (0.122 ECU) et le capital social à 12.5 milliards de forints (62.5 millions d'ECU), a réalisé un chiffre d'affaires de 33.8 milliards de forints (170 millions d'ECU). Les bénéfices pour la même année ont atteint 312 millions de forints (1.56 million d'ECU). Le produit net pour 1995 a été de 46 milliards de forints (0.23 milliard d'ECU). Les capitaux propres pour 1995 se montent à 26 milliards de forints (0.13 milliard d'ECU), alors que les bénéfices avant impôts pour la même année ont été de 350 millions de forints (1.75 million d'ECU).

En 1989, 27 sociétés du groupe VOLAN ont créé la VOLAN UNION, qui rassemble aujourd'hui 60 sociétés. Chacune des sociétés faisant partie de l'UNION travaille pour son propre compte. 31 d'entre elles s'occupent du transport des voyageurs, tandis que 18 autres se chargent de l'acheminement des marchandises à l'intérieur du pays et vers l'étranger. Les 11 sociétés restantes sont spécialisées dans des activités de service telles que l'informatique, le tourisme ou l'éducation.

La Société hongroise de privatisation des entreprises publiques maintient que les sociétés du groupe VOLAN doivent être privatisées. Le transport par autobus est d'une grande importance stratégique pour l'infrastructure du pays et le gouvernement endosse une grande responsabilité à cet égard.

En ce qui concerne l'état des autobus, 43.1 pour cent du parc total ont plus de dix ans et l'achat, dans les prochaines années, de 600 nouveaux autobus par an paraît être un projet réaliste.

La société Hungarocamion, autrefois le plus important transporteur routier de Hongrie, est elle aussi en train de chercher à se faire privatiser. Depuis août 1995, Hungarocamion est dirigé par une nouvelle équipe. Son actionnaire principal et majoritaire, la Société hongroise de privatisation des entreprises

publiques, pense que la nouvelle direction réussira à combler l'important déficit accumulé par la société. C'est la seule façon de parvenir à une privatisation réussie et d'attirer de nouveaux investissements. Selon les prévisions, la société enregistrera un bilan à l'équilibre d'ici la fin 1996 et positif en 1997.

En 1995, la nouvelle équipe dirigeante a modernisé toute la structure de la société y compris le système de télécommunications reliant la centrale aux véhicules en circulation. Du fait d'une concurrence toujours croissante dans la profession, Hungarocamion est désormais contrainte de se satisfaire d'une part de marché beaucoup plus restreinte qu'en 1992. Cette évolution tient en partie au fait que plus de 50 pour cent du chiffre d'affaires de l'import-export est réalisé par des transporteurs étrangers. Hungarocamion ne peut renforcer sa position sur le marché qu'en adoptant une politique marketing plus agressive. Ceci nécessite toutefois que le parc des véhicules soit également modernisé.

Depuis quelques temps, la société fait de la réduction des coûts une priorité, ce qui a conduit à une diminution des effectifs. Quelque 150 personnes ont été licenciées au deuxième semestre 1995 et de nouvelles suppressions d'emploi sont prévues. A la fin de l'année, Hungarocamion comptera 2 900 salariés. La société a décidé qu'une partie de ses recettes sera consacrée à l'achat de véhicules neufs et au remboursement de ses emprunts. Elle souhaite également s'équiper d'un réseau de communication informatisé de pointe.

A l'heure actuelle, Hungarocamion est détenue à 96.6 pour cent par la Société hongroise de privatisation des entreprises publiques et pour le reste par des collectivités locales. Fin 1994, son capital social se montait à 5.2 milliards de forints (26 millions d'ECU). Elle a enregistré un déficit de 527 millions de forints (2.6 millions d'ECU) à la fin de l'exercice 1993 et de 1.4 milliard de forints (7 millions d'ECU) à la fin de l'exercice 1994. La société doit maintenant éponger une dette à court terme de 447 millions de forints (2.2 millions d'ECU) et une dette à long terme de 2 millions de forints (0.01 million d'ECU).

Dans le cas de la MAV, la première étape sur le chemin de la transition a été la dissociation des aspects de l'organisation ne faisant pas partie des activités de base. La MAV est devenue une société détenue à 100 pour cent par l'État le 30 juin 1993. A la fin de cette année, la réhabilitation partielle de la société en vue de garantir sa viabilité, sera effective. Un programme de réorganisation structurelle et de modernisation a été lancé. Les sociétés ne s'occupant pas directement de l'exploitation ferroviaire, c'est-à-dire dont la mission ne fait pas partie des activités de base (par exemple la conception, la

construction, la production, l'entretien, etc.) sont petit à petit privatisées afin d'élargir la sphère du marché. L'entreprise ferroviaire gère maintenant ses actifs à partir de nouvelles bases. Par exemple, la vente de divers éléments du patrimoine de la MAV a commencé. L'année 1995 a vu le début de ce processus et une véritable percée devrait avoir lieu en 1996

La MAV va céder une part accrue de ses actifs. Il s'agira entre autres de sept ateliers de réparation des véhicules. L'achat des installations de la MAV fait déjà l'objet d'un grand intérêt de la part des employés et des dirigeants de la société elle-même, ce qui est en partie dû au fait que les capitaux détenus par la MAV ont généré en 1995 un dividende total de 400 millions de forints (2 millions d'ECU). La direction encourage ce processus et les dirigeants locaux comme les salariés sont vivement intéressés par l'achat d'actions MAV. La vente des divers actifs devrait rapporter 7 milliards de forints (35 millions d'ECU) d'ici la fin 1996.

La disparition progressive des monopoles d'État continue, laissant une place de plus en plus importante aux PME. Les entreprises privées jouent déjà un rôle très important dans les domaines du transport routier de marchandises, du transport de voyageurs non soumis à une grille horaire, des taxis et de l'industrie de réparation. L'industrie du transport compte 2 859 sociétés privées dont 138 emploient plus de 50 salariés. Un millier d'entre elles s'occupe du transport de marchandises à proprement parler et 68 000 autres entreprises privées, employant au total 450 000 personnes, proposent des prestations d'expédition.

## **5.2. Régulation et politique tarifaire**

L'éventail des tarifs officiels dans le domaine des transports est très large. Dans ce secteur de service par excellence, il a fallu, pour compenser une augmentation des coûts supérieure à la moyenne en raison de la baisse des prestations de transport, de la part importante des coûts fixes et de l'augmentation des dépenses spécifiques, procéder à une augmentation des tarifs plus rapide que l'inflation moyenne en glissement annuel.

Les fonds budgétaires n'ayant pas augmenté comme il aurait été souhaitable, le prix des billets de train a dû être relevé. Cette augmentation assez élevée des tarifs officiellement pratiqués ne permettra toutefois pas de

réaliser des bénéfices suffisants pour couvrir également les coûts de développement. Ainsi les pertes enregistrées par le transport ferroviaire de voyageurs sont-elles allées croissantes d'année en année.

L'augmentation des tarifs sur les lignes régulières d'autobus intercités n'a pas permis de dégager des bénéfices suffisants pour le remplacement ou la rénovation des véhicules.

Les plans de restriction gouvernementaux, dont la réforme du budget, auront pour conséquence une nouvelle augmentation des tarifs des services de transport. Toute intervention ou mesure tarifaire devrait en effet avoir le champ d'application le plus restreint possible, sans que soit négligée pour autant la dimension socio-politique nécessairement attachée à tout système unique. Le champ d'application des tarifs officiels devrait cependant être réduit à terme.

## **6. RÉFORMES ET PRIORITÉS DANS LE TRANSPORT INTERCITÉS DES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE**

La plupart des pays en transition suivent le même processus de restructuration de leur système de transport, que celui qui vient d'être décrit dans le cas de la Hongrie. Là où, en revanche, ils diffèrent les uns des autres, c'est dans l'état d'avancement du processus.

En ce qui concerne les transports intercités, la politique **polonaise** consiste à se concentrer sur la mise à jour des projets lancés jusqu'à ce jour en liaison avec les réformes politiques et économiques intervenues dans les pays d'Europe centrale et orientale. Entre autres projets, citons : la reconstruction de la ligne ferroviaire Wrocław-Varsovie (pour la desserte de l'axe Rome-Vienne-Varsovie-Saint-Petersbourg) et de la ligne Cracovie-Muszyna (destinée aux liaisons voyageurs internationales Cracovie-Sud de l'Europe) ; la formulation explicite de la position de la Pologne en ce qui concerne le tracé de l'autoroute Nord-Sud et le projet d'une route longeant la Mer Baltique.

La libéralisation de l'accès au marché et la création de conditions permettant la concurrence ont déjà abouti à une transformation du marché des services de transport en un marché orienté vers la consommation. Le nombre des entreprises privées de transport nouvellement créées (les compagnies de

taxis incluses) dépassait 45 000 à la fin de 1989 et elles seraient actuellement 70 000 à opérer en Pologne. Une partie des entreprises nouvellement installées ont déjà fait faillite, mais d'autres continuent à apparaître.

Dans le domaine du transport routier, le secteur privé occupe une place de plus en plus importante, mais, en ce qui concerne le transport de marchandises, ce sont les entreprises comptant un seul véhicule qui sont les plus nombreuses. Les entrepreneurs privés qui possèdent plus de cent véhicules sont très peu nombreux. Des changements dans la taille de la structure des entreprises privées sont envisagés. La concurrence sur le marché des services de transport aura pour résultat une concentration des équipements. Les entreprises s'occupant exclusivement de l'acheminement de cargaisons agissent selon des principes commerciaux. Dans le cas des entreprises subventionnées de transport intercités de voyageurs, la marge d'intervention de l'État est encore très grande.

La privatisation des entreprises de transport par autocar est menée conformément au principe selon lequel il faut trouver des solutions adaptées à chacune d'elle. En ce qui concerne les entreprises affichant de bonnes performances économiques, la méthode de privatisation directe sera appliquée, via la création d'une société de privatisation entièrement détenue par le Ministère des Finances. Le succès de cette méthode dépend toujours à la fois des capitaux propres disponibles et des fonds résultant de l'exploitation des liaisons par autobus. Dans le cas des entreprises se trouvant en mauvaise posture financière, un dépôt de bilan n'est pas à exclure.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le contrat devant être passé entre l'État et l'entreprise ferroviaire n'a pas encore été signé, mais sera finalisé prochainement.

Pour résumer le cas de la Pologne, on peut dire que, en matière de transports, le chemin de l'intégration à l'Union Européenne est semé d'embûches. Cette intégration sera toutefois possible si des actions économiques, techniques, organisationnelles et juridiques sont entreprises en temps utile.

La politique des transports de la **République Tchèque** met l'accent sur le développement du transport intercités de province à province. Le développement de la structure du système de transport comprend les priorités suivantes : la construction et la modernisation du transport routier ; la coordination de la reconstruction du réseau ferroviaire avec les réseaux

européens. Il est attaché une importance particulièrement grande au raccordement aux réseaux allemand et slovaque et aux réseaux autrichien et polonais.

L'introduction de l'économie de marché a déjà eu des conséquences positives sur le secteur des transports. Le processus de privatisation est pratiquement achevé. Les entreprises de transport nouvellement créées, surtout dans le domaine routier, se sont très bien adaptées aux conditions du marché si l'on en juge par la qualité du service (rapidité, fiabilité). La République Tchèque compte près de 40 000 entreprises de transport inscrites au registre du commerce, dont 10 000 opèrent sur le marché international.

Même dans le transport ferroviaire, le premier pas a été fait dans la voie de l'établissement d'un système de liaisons intercités efficace. La séparation organisationnelle exploitation/entretien et développement de l'infrastructure a été mise en oeuvre. Parmi les problèmes qu'il reste à résoudre, on peut citer le retard technique qui caractérise l'infrastructure ferroviaire. Malgré un bon maintien de sa capacité, le transport ferroviaire se trouve disqualifié par rapport au transport routier du fait de l'insuffisance de ses paramètres techniques.

En **Hongrie**, le processus de privatisation touchant le transport par autobus (VOLAN) aiguïsera la concurrence et donc l'efficacité des services publics de transport routier intercités. L'augmentation rapide de l'utilisation de voitures de tourisme, en particulier pour les déplacements d'affaires, accentuera le rôle de ce secteur aussi dans le transport routier intercités.

L'entreprise ferroviaire hongroise (MAV) a également élaboré un plan stratégique, dans lequel le transport intercités de voyageurs joue un rôle important. En ce qui concerne le trafic intérieur, les priorités sont les suivantes : l'augmentation de la fréquence des liaisons intercités existantes, conformément au souhait exprimé par les usagers ; le développement de nouvelles liaisons diagonales raccordant les lignes intercités existantes via la gare de Budapest-Est. Un système intercités étendu reliant les villes entre elles et à la capitale sera mis en place aux alentours de l'an 2000.

Les trains intercités, très confortables et pourvus d'un système de climatisation, circuleront avec une fréquence moyenne d'un train toutes les deux heures et, selon les conditions propres à chaque ligne, à une vitesse moyenne de 80 à 140 km/h. Il s'agira de trains rapides qui collecteront et

distribueront les voyageurs selon un système de correspondances, où l'attente en direction de n'importe quelle région du pays ne dépassera pas dix minutes, et pour lesquels la structure des tarifs variera en fonction de la demande.

Le développement et l'amélioration de la liaison des grandes villes entre elles et avec la capitale par des trains rapides et la modernisation de la structure des horaires signeront la disparition des trains ordinaires de voyageurs longue distance.

Le développement des services de transport de marchandises fait aussi partie des priorités de l'entreprise ferroviaire hongroise.

## **7. CONCLUSION**

Le bouleversement des structures économiques et sociales des pays d'Europe centrale et orientale a, entre autres, conduit à un changement radical de la circulation des voyageurs et des marchandises dans ces pays. Afin de répondre le mieux possible aux nouvelles exigences, les pays en transition doivent s'adapter au système de transport européen en tirant parti des avantages de l'économie de marché.

L'analyse détaillée du processus de restructuration dans chacun des pays de la région a permis de constater qu'il n'y a pas de solution parfaite et universelle. Le rythme des transformations, les différentes méthodes de privatisation suivies ainsi que de nombreux autres facteurs qui n'ont pas été évoqués ici, mais qui n'en sont pas moins importants, influent de façon différente sur les résultats et l'efficacité des systèmes récemment mis en place. La Table Ronde, forum où s'échangent efficacement les expériences et les informations, offre une occasion unique d'apprendre les uns des autres et de trouver des solutions adaptées à chaque cas.

## BIBLIOGRAPHIE

1. Bennathan E. - J. Fraser - L.S. Thompson : *Freight transport demand, determinants and intensity*. Banque Mondiale, INUTD, 1992.
2. Michalak W. - R. Gibb : *Development of the transport system. Prospects of East-West integration*, 1993.
3. Spear H.J. : *European Railway comparisons. The case of eastern and central Europe in the post-communist era*. Master of sciences, Université de Leeds, ITS, 1994.
4. *The Concept of Hungarian transport policy*. Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des Eaux, Budapest 1994.
5. *Transport policy*. Ministère des Transports et de l'Économie Maritime, Varsovie, 1994.
6. Volek, J. : *Transportation politics of Czech Republic in the context of European transportation politics*. Sopot, 1995.
7. Dr. Tanczos K. : *Harmonisation of competition in Hungarian transport*. TANS'95. Common Europe - Opportunities and risks for transport. Varsovie, 1995.
8. Dr. Tanczos.K. : *Hungarian transport policy in the process of integration with the European Union*. Transport and Logistics. Sopot, 4/95.
9. Dr. Tanczos K. : *Railways of central and eastern Europe : facing new challenges*. The world's railways. 1996.
10. *Évolution des transports 1970-1994*. CEMT, 1996.
11. *Annuaire statistique de Hongrie*



POLOGNE

**Jan BURNEWICZ**  
**Chair of Comparative analysis of Transportation Systems**  
**Université de Gdansk**  
**Pologne**



## SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	247
1. PAYS EN TRANSITION -- LA RECHERCHE DE LEUR PLACE DANS L'ÉCONOMIE EUROPÉENNE.....	248
1.1. Nécessité des transformations structurelles dans l'économie des PEC.....	249
1.2. Environnement politique, économique et social des transformations .....	250
1.3. Influence de l'intégration européenne sur les transformations structurelles des PEC.....	251
1.4. Spécificités du transport dans le processus des transformations économiques .....	252
1.5. Rôle des PME et des grandes entreprises dans le transport est-européen.....	253
1.6. Privatisations : les formes, l'avancement et les barrières .....	255
1.7. Diversité des stratégies de transformation du secteur des transports dans les pays en transition .....	257
2. TRANSFORMATIONS DANS LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS.....	261
2.1. Évolutions du rôle du transport en commun public et de la motorisation individuelle.....	261
2.2. Environnement économique des entreprises du secteur de transport public .....	264
2.3. Recherche de structures plus efficaces et opérationnelles .....	265

2.4. Privatisations dans les transports de voyageurs .....	267
2.5. Rôle de l'État dans la création et la gestion des nouvelles structures.....	268
3. TRANSFORMATIONS DANS LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE MARCHANDISES.....	270
3.1. Évolutions du partage modal des trafics .....	270
3.2. Chute et stagnation du trafic ferroviaire .....	273
3.3. Explosion du trafic routier et nuisances écologiques .....	275
3.4. Structure du marché routier : le nombre et la taille des entreprises.....	276
3.5. Influence de la concurrence internationale sur les mutations des entreprises de transport.....	279
3.6. Privatisations dans le secteur du transport de marchandises.....	280
3.7. Rôle de l'État dans l'encouragement des transformations structurelles .....	282
4. CONCLUSIONS.....	283
NOTES.....	285

Gdansk, mars 1996

## INTRODUCTION

Le présent rapport tente de dresser un bilan des transformations du transport interurbain observées dans les PEC<sup>1</sup> depuis 1989. Après la chute de l'ancien système économique, ces pays ont traversé une crise économique très profonde qui s'est manifestée par la réduction du PIB et par une très forte chute des besoins en transport. Par manque de moyens budgétaires, on a minimisé les investissements dans le secteur des transports et les statistiques officielles concernant cette activité se sont appauvries. Les chercheurs qui essaient d'analyser les évolutions du transport dans les PEC doivent surmonter plusieurs obstacles liés au manque d'informations ou à des informations difficiles à vérifier et à comparer. Assez vite après l'effondrement du communisme, les échanges d'idées entre l'Est et l'Ouest se sont intensifiés et grâce aux conclusions des conférences, séminaires et projets communs, il est devenu possible de faire des bilans et des comparaisons provisoires.

La notion *de pays en transition* est floue. Au sens large, le groupe de ces pays pourrait être assez important en incluant tous les anciens pays communistes à savoir: les PEC, la CEI<sup>2</sup> et les pays de l'ex-Yougoslavie. Au sens strict, ce groupe est limité aux quatre premiers pays associés à l'Union Européenne (Accords européens de 1991): la Hongrie, la Pologne, la République Tchèque et la République Slovaque. Dans le présent rapport, la liste de ces pays est composée des 11 États qui sont devenus membres de la CEMT en 1991 et 1992, à savoir la Bulgarie (BG), la Croatie (HR), l'Estonie (EST), la Hongrie (H), la Lettonie (LV), la Lituanie (LT), la Pologne (PL), la Roumanie (RO), la République Slovaque (SK), la Slovénie (SLO) et la République Tchèque (CZ).

C'est sur la Pologne que l'auteur de ce rapport dispose de plus d'informations ; la situation en Hongrie est bien connue ; les informations sur la Bulgarie, la Roumanie, la République Tchèque, la République Slovaque et la Slovénie sont suffisantes ; moins de données sont en revanche disponibles en ce qui concerne les Pays Baltes et la Croatie. Établir des évolutions des transports

et procéder à des comparaisons est donc possible dans le cas des sept premiers pays tandis que pour les quatre autres pays, on ne peut que donner des informations et des opinions ponctuelles.

Il est assez simple d'analyser les transformations des structures dans le transport des PEC du point de vue quantitatif, malgré des lacunes dans les statistiques officielles. En revanche, il est beaucoup plus compliqué d'essayer de généraliser les tendances et les solutions adoptées sans une étude approfondie des nouvelles lois et des opinions exprimées par les spécialistes. L'auteur de ce rapport est donc conscient des défauts et du subjectivisme de son travail et des conclusions formulées.

## **1. PAYS EN TRANSITION -- LA RECHERCHE DE LEUR PLACE DANS L'ÉCONOMIE EUROPÉENNE**

La transition économique des PEC s'accomplit dans trois directions : fonctionnelle-structurelle-spatiale. L'essentiel de la transition concerne le changement fonctionnel qui se manifeste par le remplacement du système d'économie planifiée par le système d'économie de marché. La libéralisation est le premier pas vers l'économie de marché : les entreprises commencent à décider de leur production, les prix sont fixés par le libre jeu de l'offre et de la demande, l'État cesse de subventionner les produits, etc. Une concurrence plus intensive sur le marché reste cependant impossible sans des changements structurels : il faut encourager la naissance de nouvelles entreprises, démonopoliser la production et la distribution, privatiser les entreprises et les infrastructures, moderniser les structures technologiques et d'organisation, changer les structures sectorielles et modales. Comme toute activité est localisée, la transition vers l'économie de marché ne peut pas se passer de transformations spatiales : l'intégration internationale, la réorientation des échanges, une décentralisation des compétences de pouvoirs.

Le transport est l'objet et le facteur des transformations décrites ci-dessus<sup>3</sup>. Tout comme dans l'industrie, le commerce et les autres champs de l'activité économique, le secteur et les entreprises de transport passent par une libéralisation (relativement lente) et il est urgent de procéder aux privatisations et aux changements structurels. Les transformations spatiales de l'économie

sont dépendantes de la capacité et du fonctionnement des transports. Souvent, les transports constituent une barrière ou un obstacle aux transformations générales de l'économie des PEC.

### **1.1. Nécessité des transformations structurelles dans l'économie des PEC**

La volonté universelle des nations et des pouvoirs publics étatiques favorables depuis 1990 à la création d'une véritable Communauté Européenne est un phénomène historique très positif, après des siècles de guerres et de conflits. La création de cette Communauté est un processus de long terme dont le scénario n'est pas prédéfini. L'objectif de cette évolution européenne semble être déjà clair : parvenir à une convergence des sociétés européennes et au rapprochement des structures économiques dans le respect des différences culturelles et des préférences des consommateurs. Les PEC deviendront probablement membres de l'Union Européenne en 2000-2005 à condition qu'ils réalisent antérieurement les transformations structurelles indispensables.

Pour être accepté sur le marché unique, chacun des nouveaux États membres doit satisfaire à un minimum de critères de convergence économique. Les PEC ont reçu à cet égard les indications indispensables de l'Union Européenne en 1995<sup>4</sup>. Il est logique que les conditions de la concurrence sur le marché des transports soient inégales si la bataille concurrentielle a lieu entre des entreprises de tailles très différentes, si les prix des facteurs de production diffèrent dans des proportions de plus de 1 à 5, etc.

L'accent n'est cependant pas particulièrement mis sur la nécessité de réaliser des transformations structurelles dans les transports des PEC dans le "Livre Blanc" du 3 mai 1995 sur la préparation des États associés de l'Europe centrale et orientale à leur intégration dans le marché intérieur de l'Union Européenne. La Commission des Communautés a dressé une liste des lois communautaires concernant le transport, lois que les pays associés doivent insérer dans leur législation nationale. Ces lois concernent la concurrence loyale, les normes techniques et sociales, la sécurité, etc., mais il n'y a pas un mot sur la restructuration des transports centre et est-européens.

On peut donc s'interroger : la structure actuelle du transport des PEC est-elle acceptée par l'Union Européenne et répond-elle aux intérêts des entreprises communautaires ? L'opposition à cette structure pourrait s'exprimer dans le cas où de grandes entreprises nationales de transports est-européennes auraient une position concurrentielle artificiellement trop favorable vis-à-vis des

entreprises de l'Union Européenne. Du point de vue de la taille, des inégalités peuvent apparaître dans le secteur du transport routier, de la navigation fluviale et dans les activités auxiliaires. En revanche, la nature du transport ferroviaire ou aérien fait qu'il n'existe pas de grande différence de taille entre les entreprises d'Europe occidentale et centrale.

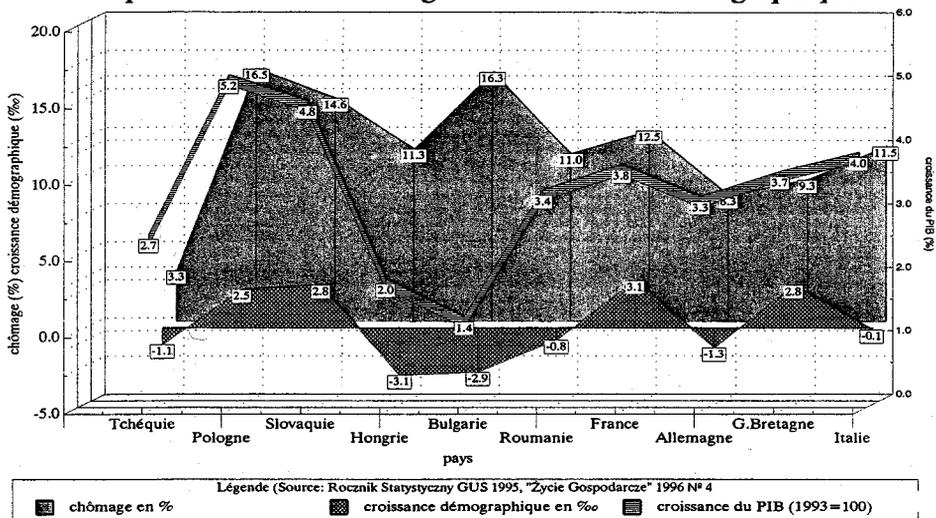
Les transformations dans le secteur des transports des PEC sont nécessaires pour ne pas détériorer le fonctionnement du marché européen, tout comme pour améliorer la rentabilité et l'efficacité des grandes entreprises nationales. Les structures gaspilleuses et non rentables vivent à la charge des sociétés nationales et à la charge de toute l'Europe.

## **1.2. Environnement politique, économique et social des transformations**

Les PEC ne diffèrent pas trop du point de vue du système politique en vigueur. Partout, la démocratie parlementaire (représentative) est acceptée, les élections libres sont pratiquées, la domination d'une seule doctrine officielle a été supprimée, la liberté de créer des partis et des syndicats est assurée, etc. La démocratie n'est nulle part menacée, malgré de nombreuses luttes politiques internes. Le retour au pouvoir des anciens communistes-rénovés dans un certain nombre de pays peut influencer les privatisations, mais ne risque pas de les stopper.

La restructuration s'est accompagnée d'une chute de la croissance économique, chute qui fut la plus profonde sur la période 1989-1993<sup>5</sup>. Dès 1994, les PEC ont affiché une reprise de la croissance qui diffère d'un pays à l'autre : 1.4 pour cent en Bulgarie et 5.2 pour cent en Pologne. Les facteurs ayant une influence sur les changements structurels sont aussi le taux de chômage et le taux de croissance de la population. Dans le domaine du chômage, la situation est contrastée, la République Tchèque ne connaît que 3.3 pour cent de chômage, tandis que la Bulgarie et la Pologne enregistrent en 1994 des taux respectifs de 16.3 pour cent et 16.5 pour cent<sup>6</sup>. La Figure 1 donne pour 1994 la comparaison de ces trois indices dans six PEC et dans quatre pays Membres de l'Union Européenne.

**Fig.1 Taux de croissance économique des PEC en 1994 comparé aux taux de chômage et de croissance démographique**



L'analyse de la Figure 1 permet de conclure qu'en 1994, il y avait une corrélation positive entre le taux de croissance démographique et le taux de croissance du PIB. Les taux de chômage dans les PEC sont largement dus à l'état de restructuration des entreprises : ils sont plus réduits dans les pays où la restructuration est moins avancée. Le taux de chômage est en général surestimé du fait de la présence d'un secteur informel parfois très important, grand pourvoyeur d'emplois "au noir". La baisse du taux de chômage résulte d'une légalisation d'emplois auparavant non déclarés<sup>7</sup>.

Les facteurs favorables aux restructurations de l'économie des PEC sont aussi : la croissance des exportations, la baisse de l'inflation<sup>8</sup>, l'afflux de capitaux étrangers et une aide financière dans le cadre du programme PHARE.

### 1.3. Influence de l'intégration européenne sur les transformations structurelles des PEC

D'ores et déjà, l'association des PEC avec l'Union Européenne a sensiblement modifié les flux d'échanges de leur commerce extérieur qui est devenu le facteur fondamental de la croissance économique. La dissolution du

CAEM s'est soldée par la disparition immédiate des marchés de produits d'assez basse qualité, par un certain refus d'entretenir des relations normales avec les anciens membres du CAEM ainsi que par un rejet de la part des consommateurs des produits provenant des anciens pays socialistes. La croissance des échanges entre les PEC et l'Union Européenne est cependant freinée par des quotas et des restrictions "exceptionnelles" (dans l'agriculture et la sidérurgie) destinés à protéger les industries communautaires sensibles<sup>9</sup>. Ces restrictions disparaîtront vers 2000-2002.

Pour tous les PEC (sauf la Bulgarie), les échanges avec l'Union Européenne sont devenus supérieurs à ceux avec la CEI. Les PEC réalisent actuellement avec l'Union Européenne plus de 40 pour cent de leurs exportations et plus de 30 pour cent de leurs importations. En ce qui concerne la Pologne, en 1994, ces pourcentages sont supérieurs à 62 pour cent pour les exportations et à 57 pour cent pour les importations<sup>10</sup>. Cette réorientation des échanges s'est accompagnée d'une modification de leur structure selon la nature des produits. Sous la pression de la concurrence, l'exportation des produits manufacturés centre-européens (sauf les produits textiles) est en baisse relative et les exportations de produits semi-manufacturés (bois, papier, produits sidérurgiques, etc.) augmentent. Ces changements ont une influence sensible sur le partage modal des transports internationaux : les transports maritimes et ferroviaires sont en chute du fait de la progression des transports routiers.

Suite à l'Accord de Schengen, l'ouverture des frontières entre les PEC et l'Union Européenne a provoqué une explosion des transports internationaux de voyageurs. Cependant, la durée du temps d'attente pour franchir les frontières centre-européennes (parfois plus de 24 heures) fait que le nombre de personnes utilisant des voitures particulières dans les déplacements internationaux est sensiblement inférieur à la demande potentielle. La facilité d'acheter des voitures particulières d'occasion dans les pays membres de l'Union Européenne est le facteur décisif d'une augmentation rapide du nombre des voitures dans les PEC et conduit à l'augmentation de la part des voitures particulières dans les déplacements domestiques et internationaux.

#### **1.4. Spécificités du transport dans le processus des transformations économiques**

Dans les PEC, les transformations du secteur des transports sont beaucoup plus lentes que dans toute l'économie. Cette lenteur s'explique par les spécificités techniques et économiques du transport : l'importance de

l'infrastructure difficile à privatiser ou à changer, le système de gestion, la nécessité des subventions d'État aux transports non rentables de voyageurs par fer et par route, l'existence de grandes entreprises nationales dont les employés s'opposent aux idées de restructurations, etc.

Au sein du secteur des transports, les possibilités de changements structurels diffèrent beaucoup selon les modes. Le transport routier semble être le plus facile à réorganiser, mais paradoxalement les Grandes Entreprises Nationales (GEN<sup>11</sup> routières sont souvent plus conservatrices que les entreprises aériennes, fluviales ou maritimes qui ont plus d'expérience dans la bataille concurrentielle sur les marchés internationaux et dont le personnel comprend mieux la nécessité des changements tout comme l'impossibilité de recourir à une aide de l'État. Le cas le plus difficile concerne les entreprises ferroviaires, traditionnellement habituées à un soutien budgétaire et à une situation de monopole sur le marché. Les entreprises ferroviaires dans les PEC ne diffèrent pas beaucoup de celles de l'Union Européenne (sauf leur état technique).

Pour ouvrir la voie aux changements structurels, dans les PEC, plusieurs amendements ont été introduits dans la législation pour briser certains droits et privilèges : on a reconnu la gratuité des autoroutes, la liberté d'accès à la profession, le droit aux déplacements subventionnés, etc. L'introduction de la possibilité d'engager des capitaux privés dans les infrastructures et la réduction sensible des secteurs protégés par l'État (l'aviation, les aéroports et les ports maritimes) constituent une nouveauté positive.

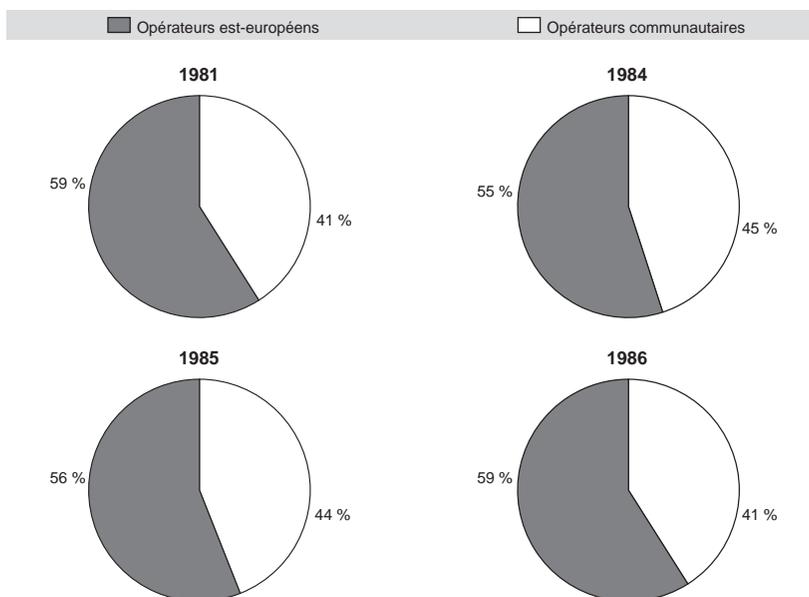
De par sa nature, le secteur du transport routier est propice à la naissance rapide de nouvelles entreprises privées. Dans ce secteur, les PEC connaissent les bouleversements les plus visibles : le nombre des entreprises commence à dépasser celui des pays occidentaux où il existait traditionnellement une plus grande liberté d'accès à la profession. L'idée "*le petit est joli*" est en déclin de popularité ; les PEC s'aperçoivent qu'il est plus raisonnable de trouver une composition adéquate de petites, moyennes et grandes entreprises.

### **1.5. Rôle des PME et des grandes entreprises dans le transport est-européen**

Avant 1989, les PEC étaient considérés comme les pays où les GEN dominaient. Dans les transports routiers internationaux, les spécialistes et les journalistes occidentaux indiquaient les difficultés à s'opposer à la concurrence déloyale de grandes entreprises telles que : Hungarocamion en Hongrie (plus

de 1 800 véhicules), Pekaes-Auto-Transport en Pologne (plus de 1 200 poids lourds), Somat en Bulgarie (4 500 ensembles routiers), Sovtransavto en Russie et Romtrans en Roumanie<sup>12</sup>. L'activité des opérateurs d'Europe de l'Est était suivie par la Commission Européenne qui a publié trois rapports sur ce sujet<sup>13</sup>. Les observations et les analyses menées sur la période 1981-1986 n'ont alors pas révélé une perturbation du marché ni une domination exagérée des transporteurs est-européens (voir Figure 2). Il est probable qu'après 1989, la situation s'est modifiée en faveur des opérateurs est-européens qui détiennent actuellement plus de 60 pour cent du marché des transports entre les PEC et l'Union Européenne, mais les statistiques sur ce sujet ne sont pas accessibles.

Figure 2. **Partage des marché routiers internationaux de marchandises entre les opérateurs d'Europe de l'Est et de l'Ouest**



Source : COM(89)78 final, p. 19.

Malgré tout, depuis 1989, ce sont les PEC qui ont peur de l'activité des grands groupes de transitaires et transporteurs routiers occidentaux, comme : Danzas (chiffre d'affaires de FF 30 milliards, 15 300 salariés), Ziegler (chiffre d'affaires de FF 12 milliards, 4 500 salariés), Schenker (chiffre d'affaires de plus de DM 2.6 milliards), NFC (chiffre d'affaires de FF 14 milliards), LEP

(chiffre d'affaires de FF 13 milliards), Kühne & Nagel, Panalpina<sup>14</sup>. L'activité de ces groupes n'est pas encore trop visible sur le marché des PEC, mais l'ouverture prochaine des frontières est considérée comme une menace de la part des grands groupes mentionnés ci-dessus sur les PME.

Les PME dominent dans le secteur routier des PEC. En 1994, en Pologne, les entreprises privées représentaient 96.5 pour cent du nombre total des entreprises du secteur qui en compte plus de 82 000. Une entreprise privée n'employait en moyenne qu'1.5 personne et exploitait le plus souvent 1 ou 2 camions<sup>15</sup>. En Hongrie, en 1993, les PME dans le secteur du transport route constituaient 97.0 pour cent du nombre total des entreprises<sup>16</sup>. Dans ce pays, en 1993, environ 80 pour cent des entreprises n'exploitaient que 1-5 véhicules contre 87.7 pour cent en République Tchèque<sup>17</sup>. La taille moyenne d'une entreprise routière communautaire est beaucoup plus grande : en Belgique (1988) 5.9 véhicules, aux Pays-Bas (1985) 5.3 véhicules, en Espagne (1986) 3.2 véhicules, en Italie (1985) 2.1 véhicules par entreprise en moyenne<sup>18</sup>. En comparant l'effectif moyen dans le transport routier (GEN + entreprises privées), en 1992, on recense en Pologne 3.9 personnes/entreprise<sup>19</sup> et en France 7.3 personnes/entreprise<sup>20</sup>. Sans prendre en considération la Bulgarie et la Roumanie, dans les PEC, la dispersion du secteur routier semble être actuellement plus grande qu'au sein de l'Union Européenne.

## **1.6. Privatisations : les formes, l'avancement et les barrières**

Le passage de l'économie planifiée à l'économie de marché est surtout lié aux privatisations. Dans le secteur du transport des PEC dominé avant 1989 par la propriété d'État, se présentent de nombreuses opportunités de privatisations. Tous les PEC ont accepté et ont assez vite commencé les privatisations des transports. Ce changement des formes de propriété prend deux aspects : la création de nouvelles entreprises privées et le passage dans des mains privées des entreprises d'État existantes. La première forme est plus facile à développer que la seconde. Pour privatiser une GEN, il faut souvent trouver un consensus social entre la direction de l'entreprise, son propriétaire (le Ministre) et le personnel. Dans la pratique, on observe très souvent une réduction de la taille des GEN, car la vente d'une partie de leur matériel roulant a permis la création de nouvelles entreprises privées qui rachètent ce matériel.

Les modalités des privatisations des transports dans les PEC ne sont pas identiques. Partout, on a libéralisé la création de nouvelles entreprises. La situation est très différenciée dans le domaine de la privatisation des entreprises

d'État. Chaque pays essaie de trouver sa propre voie en offrant quelques possibilités pour les sujets disposant de capitaux et quelques possibilités pour le personnel de l'entreprise. En général, la transformation des GEN s'appuie sur des lois spéciales (surtout dans le cas des entreprises ferroviaires et aériennes), tandis que les privatisations dans le secteur routier sont souvent basées sur des lois identiques à celles appliquées dans l'industrie ou le commerce. Les transferts de propriété se font entre l'État et les capitaux artisanaux domestiques, tout comme entre l'État et les capitaux étrangers, l'État et le personnel des entreprises publiques, l'État et les autorités locales.

N'ayant pas souffert d'une baisse de la production, le secteur routier offre de meilleures conditions pour des privatisations rapides et, ce faisant, pour la création de nouvelles entreprises. Dans ce secteur, dans tous les PEC, le transfert dans des mains privées a été plus facile dans les transports de marchandises que dans les transports de voyageurs où le service public très déficitaire repousse les capitaux privés et pose diverses contraintes. Partout, les privatisations dans le secteur routier sont liées à l'entrée sur le marché de dizaines de milliers d'entreprises. Ces privatisations sont aussi observées dans l'aviation, dans les transports maritimes et fluviaux tout comme dans la profession de transitaire, mais sans résultats aussi spectaculaires que dans le secteur routier. Les privatisations dans le secteur routier éliminent totalement l'ancien système contrôlé par un monopole ou oligopole, même si les GEN résistent. La privatisation du transport aérien ou maritime ne démantèle pas les structures monopolistiques.

Les privatisations du transport routier sont achevées ou bien avancées dans les transports centre-européens domestiques. Pour le transport international, la situation est différente : les anciens monopoles ont gardé leur intégrité, quoique les activités annexes cherchent à être séparées et privatisées (en particulier les ateliers de réparation)<sup>21</sup>. Malgré une concurrence internationale et la présence sur le marché d'anciens géants d'État, beaucoup de nouvelles entreprises privées préfèrent s'implanter sur le marché des transports internationaux que sur le marché domestique.

Les privatisations dans la profession de transitaire sont marquées par une forte présence de capitaux étrangers. Cette profession est beaucoup moins développée que dans les pays occidentaux et, au cours des années 90, elle a été visiblement dispersée. Pour s'opposer à l'activité des transitaires étrangers, les PEC encouragent les PME à fusionner et à créer des groupements. Sur ce

marché, la thèse selon laquelle la meilleure situation est la situation oligopolistique avec un partage du marché entre 2-3 opérateurs (idée non discutable dans le cas des transports combinés) est très populaire.

### **1.7. Diversité des stratégies de transformation du secteur des transports dans les pays en transition**

Les transformations du secteur des transports dans les PEC sont réalisées à plusieurs niveaux et sous différents aspects. Le transport, pour être compatible avec l'économie de marché et pour faciliter l'intégration à l'Union Européenne, doit se transformer techniquement, économiquement, structurellement, spatialement et socialement. La transformation technique se traduit le plus souvent par l'introduction de nouvelles technologies (réduisant la consommation énergétique et la pollution atmosphérique, augmentant la vitesse, etc.), la mise en exploitation d'un matériel roulant de nouveau type, la construction d'infrastructures de nouvelle génération. La transformation économique est mise en oeuvre afin d'assurer aux entreprises une indépendance commerciale et financière, et de les séparer des pouvoirs publics. Ces transformations modifient l'incidence du transport sur les indices économiques généraux. La transformation structurelle prend de nombreuses formes et embrasse les privatisations (décrites brièvement ci-dessus), la restructuration des GEN, les changements dans le partage modal des transports, les modifications dans le partage des marchés entre les opérateurs. La transformation spatiale est indispensable pour équilibrer les équipements en infrastructures (surtout routières) entre les différentes régions et pour harmoniser les systèmes nationaux de transport. La transformation sociale est liée, dans le secteur du transport, au changement dans la structure des emplois.

A toutes ces transformations, s'ajoute encore le changement du rôle des pouvoirs centraux, régionaux, locaux et internationaux dans la gestion des transports des PEC.

Le Tableau 1 synthétise les transformations les plus significatives.

**Tableau 1. Types de transformations observées depuis 1989  
dans le secteur des transports des PEC**

Types de transformations	Champs d'application	Cas concrets de transformations	
		État antérieur	Nouvel état
techniques ou technologiques	tous modes	T1 transport traditionnel T2 matériel universel T3 trafics dispersés	→ transport combiné → matériel spécialisé → gestion télématique centralisée des trafics
	route	T4 services séparés T5 matériel traditionnel T6 routes ordinaires	→ services intégrés (logistiques) → matériel "pro-écologique" → autoroutes
	fer	T7 lignes non électrifiées T8 services traditionnels T9 activité simple de transports	→ lignes électrifiées → transports grande vitesse → activité complexe (transports+auxiliaires)
	eau	T10 bateaux porteurs et remorques	→ plus de pousseurs et remorques
économiques	tous modes	E1 entreprises subventionnées E2 investissements publics d'infrastructures	→ domination des entreprises financièrement autonomes → financements publics et privés d'infrastructures
structurelles	tous modes	R1 propriété publique dominante R2 transports dominés par fer R3 marchés monopolistiques	→ domination de la propriété privée sur la propriété publique → forte concurrence fer-autres modes → marchés concurrentiels
	transports de marchandises	R4 domination des produits pondéreux R5 domination des transports pour compte d'autrui	→ croissance de la part des produits manufacturés → domination légère des transports pour compte propre
	transports de voyageurs	R6 domination des transports publics en commun R7 équilibre : transports ferroviaires -- transport par autobus	→ domination de la motorisation individuelle → augmentation du rôle des transports par autobus
spatiales	tous modes	S1 domination des transports domestiques S2 flux internationaux dominants : entre les PECO	→ croissance de la part des transports internationaux → flux internationaux dominants : entre les PEC et l'Union Européenne
sociales	tous modes	C1 suremploi dans les transports C2 emploi uniquement dans les transports	→ réduction de l'emploi dans les transports → croissance de l'emploi dans les activités auxiliaires

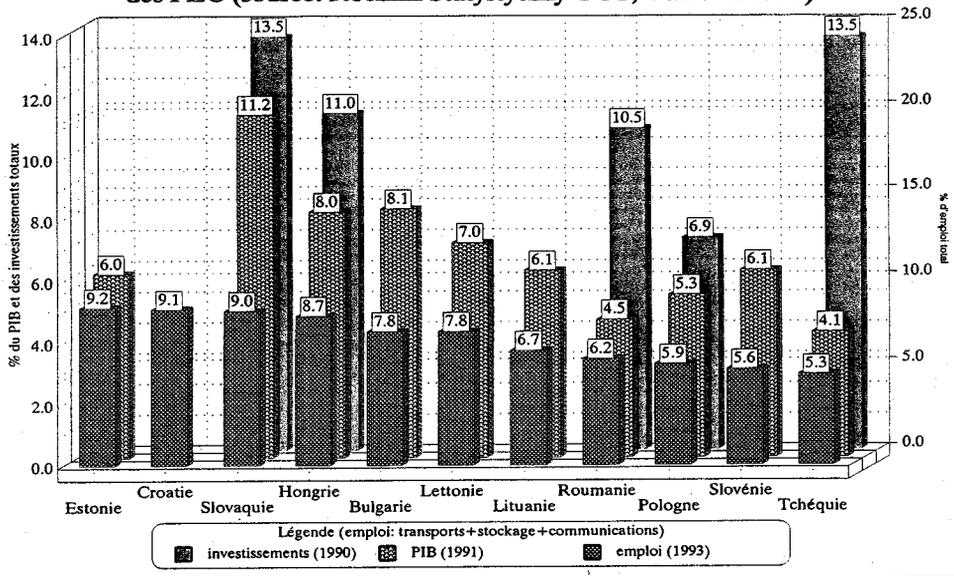
Source : document élaboré par J. Burnewicz (1996).

Compte tenu du manque d'informations, on ne peut analyser qu'une partie limitée des transformations du transport dans les PEC. Il est très difficile de trouver des informations complètes sur les transformations techniques et technologiques, tout comme sur les transformations économiques, spatiales et sociales. Par contre, il est possible d'analyser, grâce aux informations statistiques officielles ou officieuses, les transformations structurelles concernant la propriété, la répartition entre les modes de transport et dans une moindre mesure, le partage entre les transports domestiques et les transports internationaux. On constate l'existence d'interférences entre les transformations de différents types. Les transformations dans le domaine de la propriété déterminent les autres formes de transformations techniques, technologiques et sociales. La domination de la propriété privée ne conduit pas au développement de techniques avancées de transport (utilisation de matériel spécialisé, développement de la gestion télématique des trafics, développement des transports combinés). Les changements observés sont dus, non au nombre des entreprises privées mais aux actions de l'État et des entreprises privées les plus importantes. Le rôle accru des transports internationaux et la croissance de la concurrence sur les marchés peuvent freiner les privatisations qui conduisent à la création d'entreprises incapables de résister face aux grands groupes internationaux. Certaines transformations sont impossibles sans des changements politiques (les subventions, la structure des emplois, etc.).

Les objectifs de la politique macro-économique et de la politique de transport dans les PEC diffèrent d'un pays à l'autre indépendamment de leur niveau de développement économique. Paradoxalement, les objectifs liés aux transformations techniques et technologiques sont fixés dans les pays les moins développés, mais on ne peut pas les atteindre par manque de moyens financiers. Les objectifs concernant les transformations économiques, structurelles et sociales sont plutôt présents dans les pays les plus avancés dans l'adaptation à l'Union Européenne. Les PEC présentent des similitudes sur le plan des réorientations spatiales de leurs échanges : après 1990, chaque année, leurs échanges et les transports internationaux sont de plus en plus orientés vers l'Union Européenne quoique depuis 1996, on puisse s'attendre à une intensification des échanges au sein de l'ACELE<sup>22</sup> (*ang. CEFTA*).

L'avancement des transformations du transport dans les PEC est déterminé par le rôle de ce secteur dans la stratégie macro-économique du pays et par l'incidence du transport sur les indicateurs économiques de base : le PIB, l'emploi, la formation de capital fixe (investissement), les dépenses budgétaires (voir Figure 3).

**Fig. 3 Incidence du transport sur les indicateurs économiques des PEC (source: Rocznik Statystyczny GUS, Varsovie 1995)**



La Figure 3 permet de conclure que les incidences sociales sont plus importantes dans le secteur du transport en Estonie, Croatie, Slovaquie, Hongrie (environ 9 pour cent de l'emploi total) et elles semblent être moins significatives en République Tchèque, Slovénie, Pologne et Roumanie. Il faut remarquer que dans tous les PEC, il y a une assez forte corrélation entre l'incidence du transport sur l'emploi total et sur le niveau du PIB. L'importance des investissements de transport dans l'économie nationale des PEC est cependant très influencée par la politique financière. En République Tchèque où la part du transport dans l'emploi et dans le PIB est faible (4-5 pour cent), les investissements sont relativement élevés (13.5 pour cent) et créent des possibilités de transformations tant techniques et technologiques que structurelles et spatiales. La situation est inverse en Pologne où le transport n'est pas considéré comme le champ prioritaire des investissements (en 1994 les transports ont reçu 3.5 pour cent des fonds tandis que les télécommunications et la poste en ont reçu 5.1 pour cent<sup>23</sup>).

## **2. TRANSFORMATIONS DANS LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS**

Dans le domaine des transports interurbains de voyageurs, les transformations centre-européennes se manifestent surtout par la concurrence entre la motorisation individuelle et le transport en commun public. De 1989 à 1995, la période de temps était trop courte pour réaliser les transformations techniques nécessaires (manque d'offre de services de nouveau type, manque de transports ferroviaires de grande vitesse, etc.), transformations se heurtant à une forte contrainte financière. Les transformations économiques sont aussi bloquées par la situation déficitaire des entreprises dépendant toujours des subventions du budget d'État (surtout les autobus et les trains ordinaires). On observe un certain changement dans le domaine des transformations modales (réduction du rôle des transports ferroviaires) et dans la liquidation des situations de monopoles (transports par autobus et aériens). Suite à la libéralisation des déplacements entre les PEC et l'Union Européenne, la part des transports internationaux dans le total des déplacements a augmenté.

### **2.1. Évolutions du rôle du transport en commun public et de la motorisation individuelle**

L'explosion de la motorisation individuelle dans les PEC est causée par quatre facteurs :

1. la grande soif des ménages de posséder une voiture, liée au taux de motorisation assez faible ;
2. la facilité d'acheter une voiture d'occasion importée de l'Ouest ;
3. la liberté de créer des entreprises privées exerçant une activité surtout à l'aide de voitures particulières et camionnettes ;
4. l'accessibilité réduite du transport en commun public dans les régions les moins peuplées.

Avec l'accroissement du nombre de voitures particulières, leur part dans les déplacements interurbains augmente mais, dans les PEC, ces tendances sont difficiles à analyser et à illustrer à cause du manque de statistiques complètes et d'estimations officielles. Dans le Tableau 2, sont reproduites les données concernant 4 PEC, données qui confortent l'hypothèse mentionnée ci-dessus et qui illustrent aussi les différences entre les pays.

**Tableau 2. Les transports de voyageurs (1990-1993) dans quatre pays d'Europe Centrale en milliards de voyageurs-kilomètres**

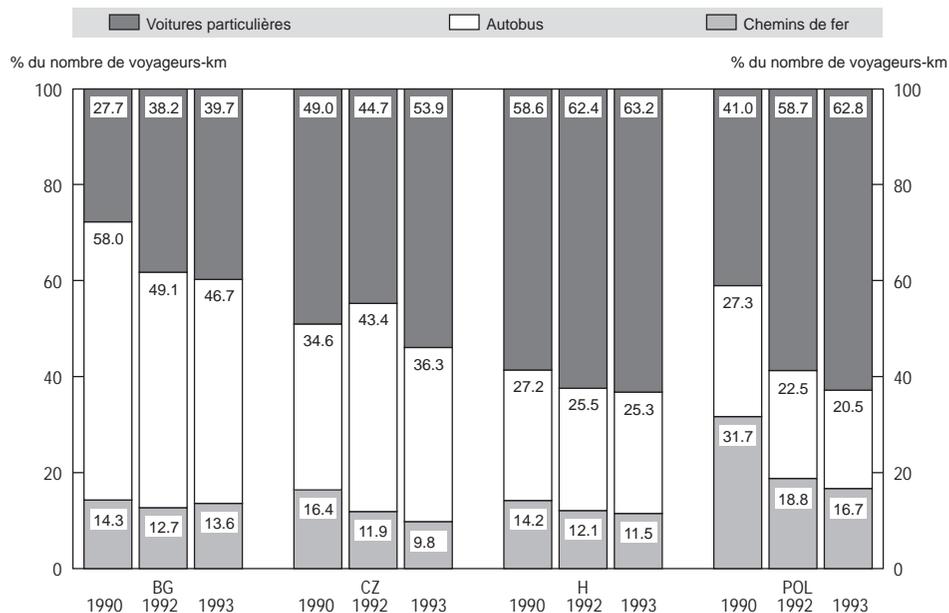
Mode	Année	Bulgarie	République Tchèque	Hongrie	Pologne
Chemins de fer	1990	7.80	13.36	11.40	54.20
	1992	5.39	11.76	9.18	32.57
	1993	5.84	8.54	8.77	30.87
Voitures particulières	1990	15.10	39.90	47.00	70.00
	1992	16.20	44.30	47.50	101.70
	1993	17.10	47.20	48.00	115.90
Autobus	1990	31.60	28.18	21.85	46.60
	1992	20.80	42.95	19.37	39.00
	1993	20.10	31.81	19.23	37.81
TOTAL	1990	54.50	81.44	80.25	170.80
	1992	42.39	99.01	76.05	173.27
	1993	43.04	87.55	76.00	184.58

*Source* : Évolution des Transports 1970-1993, CEMT, Paris 1995 ; *Polityka transportowa*, Varsovie 1995 ; *The Concept of Hungarian Transport Policy*, Budapest 1994 ; *Mobility in the Czech Republic*, IRU, Genève 1995 ; *Rocznik Statystyczny GUS*, Varsovie 1995.

En Hongrie, le taux de croissance des déplacements en voitures particulières sur la période 1990-1993 était plus faible (+ 2.1 pour cent) que le taux d'augmentation du nombre de voitures (+ 7.6 pour cent). En Bulgarie, la situation était semblable. En Pologne, on constate la tendance inverse : les déplacements ont augmenté de 65.6 pour cent, tandis que le nombre de voitures a augmenté de 28.7 pour cent. Ces différences sont dues à une croissance du parcours annuel moyen plus importante en Pologne (de 6 653 à 8 558 kilomètres) que dans les autres PEC (en Bulgarie de 5 728 à 5 777 kilomètres, en Hongrie de 10 257 à 11 472 kilomètres). Cette évolution s'explique par une politique d'assez bas prix des carburants en Pologne afin de ne pas augmenter le taux d'inflation et par la hausse des revenus réels des ménages.

Les changements dans le partage modal des transports de voyageurs (hormis le transport aérien, fluvial et maritime) dans les quatre PEC sur la période 1990-1993 sont présentés à la Figure 4.

**Figure 4. Partage modal des transports de voyageurs en Bulgarie, en République Tchèque, Hongrie et Pologne (1990-1993)**



Source : Statistiques de la CEMT 1995 et statistiques nationales.

Les changements de la structure modale reflétés par la Figure 4 sont très spectaculaires : il arrive très rarement qu'en moins de trois ans, la structure d'une telle activité se transforme aussi profondément.

Parmi les quatre pays analysés, on ne relève qu'en Pologne une augmentation simultanée du rôle de la motorisation individuelle (de 41.0 à 62.8 pour cent) et du nombre total de voyageurs-kilomètres (de 170.8 à 180.6 milliards). Dans les trois autres pays, la part de la motorisation individuelle a augmenté mais le nombre des déplacements totaux diminue de plus en plus. Les transports ferroviaires et par autobus ont chuté dans tous les pays : davantage dans le cas du transport ferroviaire en Pologne (- 43.0 pour cent) et en République Tchèque (- 36.1 pour cent). La Bulgarie a aussi enregistré une forte diminution du nombre de voyageurs-kilomètres dans le transport par autobus (- 36.4 pour cent).

Il faut encore compléter ces informations en indiquant le changement du rôle des transports aériens de voyageurs sur la période 1990-1993 dans les PEC. On a remarqué une chute de ce mode de transport en Pologne (- 17.5 pour cent) et en Hongrie (- 24.8 pour cent), tandis qu'en Roumanie le transport aérien a augmenté de + 2.6 pour cent et en République Tchèque de + 18 pour cent. Ce mode de transport reste dans les PEC visiblement peu important comparé aux pays membres de l'Union Européenne.

## **2.2. Environnement économique des entreprises du secteur de transport public**

Dans les PEC, les entreprises de transport de voyageurs sont dans une situation économique moins favorable que les entreprises de transport de marchandises. Dans le cas des entreprises ferroviaires, les transports de voyageurs sont subventionnés, tant par les transports de marchandises qui sont bénéficiaires, que par les budgets d'État. Les transformations dans ce domaine prennent la forme de réductions des subventions d'État qui conduisent à une chute des trafics. Par exemple, en Pologne où le transport ferroviaire de voyageurs est le plus important de tous les PEC, la part des subventions dans les recettes d'un voyageur-kilomètre (subventions + recettes tarifaires) a chuté de 1989 à 1993 de la façon suivante : 1989 : 72.8 pour cent ; 1990 : 67.3 pour cent ; 1991 : 53.7 pour cent ; 1992 : 48.8 pour cent ; 1993 : 48.2 pour cent ; 1994 : 46.2 pour cent<sup>24</sup>. La situation semble être meilleure dans le cas des chemins de fer tchèques où la part des subventions dans les recettes en 1992 était de 62.4 pour cent et elle était la pire dans le cas des chemins de fer hongrois où les subventions accordées par l'État ne représentaient plus, en 1991, que 19 pour cent des coûts<sup>25</sup>. Dans aucun des trois pays, la somme des subventions d'État et des recettes tarifaires ne couvre les coûts du transport ferroviaire et une grande partie des bénéfices des trafics de marchandises est allouée pour couvrir le déficit d'exploitation, au prix d'une réduction sensible des investissements.

Les entreprises de transport de voyageurs par autobus sont aussi subventionnées par l'État mais dans une moindre mesure que le transport ferroviaire. En Pologne, la part des subventions dans la valeur des services fournis était la suivante : 1989 : 24.0 pour cent ; 1990 : 34.2 pour cent ; 1991 : 15.2 pour cent ; 1992 : 16.0 pour cent ; 1993 : 13.7 pour cent ; 1994 : 11.2 pour cent<sup>26</sup>. La situation des entreprises routières n'est en fait pas comparable à celle des entreprises ferroviaires. Les premières sont de plus en

plus nombreuses et ont la possibilité de ne pas assurer certains services de transport de voyageurs, situation impossible pour les entreprises ferroviaires qui sont chargées d'une mission de "*service public*".

Le reste du transport en commun public de voyageurs dans les PEC est obligé de fonctionner aussi strictement que des entreprises autonomes financièrement. Même dans la navigation fluviale, les subventions sont supprimées, sauf pour les petits *ferries* locaux.

### **2.3. Recherche de structures plus efficaces et opérationnelles**

Les transformations du transport interurbain de voyageurs ne sont pas concernées par la disparition des GEN qui, dans cette activité, demeurent souvent en situation de monopole naturel. Les PME ne peuvent pas se substituer au réseau national de bus régulier, elles ne peuvent que le compléter. Dans cette situation, il est indispensable de transformer les GEN routières de voyageurs en organismes plus efficaces et opérationnels. Cette nécessité est aussi impérieuse dans le cas des entreprises ferroviaires et aériennes.

Dans le cas du transport ferroviaire de voyageurs polonais, il y a très peu de transformations révolutionnaires. Sous le régime de la nouvelle loi de 1995<sup>27</sup> sur l'entreprise de la PKP, celle-ci peut apporter une partie de ses biens à une société ou en prêter une partie à d'autres établissements. Dans des cas justifiés économiquement ou socialement, l'entreprise peut transmettre gratuitement à une commune ou à un autre sujet d'État un bien inutile au Trésor Public. Dans la pratique, on n'a essayé qu'une seule fois (1992) de créer un organisme régional ferroviaire de transport de voyageurs ("*Lubuska Kolej Regionalna S.A.*"), mais, en 1995, cette expérience a échoué<sup>28</sup>. Les travaux sur la restructuration de la PKP (quatre rapports durant la période 1992-1995) n'ont pas encore permis de choisir le modèle final. Il est probable que l'on conservera la PKP dans son intégrité, mais trois secteurs plus autonomes seront créés dans les domaines de l'infrastructure, des voyageurs et des marchandises<sup>29</sup>. La rationalisation des transports de voyageurs réalisés par la PKP est un des éléments de la stratégie de l'entreprise, stratégie qui consiste à créer de nouveaux systèmes de trains "qualifiés" (EC, IC) circulant à côté des express et omnibus. La PKP prévoit aussi de se retirer des transports régionaux et de continuer la desserte des grandes agglomérations.

Après la séparation de la République Tchèque et de la République Slovaque, on a créé deux organismes ferroviaires : les Chemins de Fer tchèques (CD) et les Chemins de Fer slovaques (ZSR). Depuis le 1er juillet 1993, la CD regroupe trois secteurs : les lignes routières, les transports et commerce, l'exploitation des biens et des privatisations. L'essai de privatiser la CD s'est soldé par un échec, résultat de la grève organisée par les syndicats de cheminots<sup>30</sup>. La rationalisation du transport ferroviaire de voyageurs en République Tchèque s'est traduite par la suppression de lignes peu fréquentées et non rentables.

En Hongrie, la loi sur les chemins de fer du 1er janvier 1994 a offert la possibilité de restructurer le mode de transport ferroviaire. L'activité du transport ferroviaire public sera assurée par deux établissements : la "*track railways*" s'occupera des infrastructures et l'"*entrepreneurial railways*" se chargera des prestations de services<sup>31</sup>. La nouvelle loi du 25 mai 1995 sur les chemins de fer en Bulgarie permet de conclure des contrats entre la BDZ et les autorités locales portant sur les conditions de prestation des services ferroviaires de voyageurs d'intérêt local<sup>32</sup>. En Slovénie, depuis juillet 1993, les opérations de transports (*profit center*) et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire (*cost center*) ont été séparés<sup>33</sup>.

On observe davantage de changements dans la restructuration des GEN du transport routier de voyageurs, bien que l'environnement économique ne permette pas d'avancer ce processus assez vite. En Pologne, la PKS regroupe 174 entreprises assurant des services de transport de voyageurs. Sur la période 1992-1996, 22 entreprises qui restent toujours membres de la PKP, sont passées sous la gestion de personnes physiques<sup>34</sup>. En Hongrie, en 1992, 29 entreprises de la VOLÁN réalisant du transport de voyageurs ont été restructurées. Les entreprises tchèques de la CSAD ont été réorganisées de 1994 à 1995<sup>35</sup>.

Les compagnies aériennes des PEC ont le plus souvent acquis le statut de sociétés par actions dont l'État reste l'actionnaire majoritaire (cas de la PLL "Lot" en Pologne, Malev en Hongrie, Czech Airlines en république Tchèque). Les alliances stratégiques avec des partenaires étrangers puissants représentent une chance pour améliorer la situation de ces entreprises sur le marché.

## 2.4. Privatisations dans les transports de voyageurs

Les PEC ne privatisent pas tous leurs transports en commun publics de voyageurs selon la même philosophie. Les différences sont visibles, tant dans les solutions juridiques retenues, que dans l'acceptation de ces transformations par la société, le rythme des privatisations et les résultats obtenus.

En analysant les formes de privatisations des GEN, on peut distinguer, en général, la privatisation de masse avec la distribution de coupons gratuits et la privatisation soit par vente d'actifs aux salariés et à la direction des entreprises, soit par vente aux enchères, en général à de gros investisseurs étrangers. La privatisation de masse est appliquée en République Tchèque, prévue en Pologne, envisagée en Roumanie, Bulgarie, Lettonie et Estonie. L'avantage de cette solution tient à la rapidité du processus ; son inconvénient réside dans le manque d'apport de capital neuf dans les entreprises qui en ont un grand besoin. La vente aux salariés est la plus pratiquée en Slovénie, pays ayant une longue expérience autogestionnaire, tout comme en Pologne et dans les autres pays précités. La vente directe est largement appliquée en Hongrie et permet d'identifier de véritables propriétaires prêts à réinjecter du capital dans l'entreprise pour la moderniser<sup>36</sup>.

La privatisation, se traduisant par une multiplication de créations de nouvelles entreprises est la plus souvent observée dans le secteur du transport routier. En Pologne, malgré la présence de plus de 170 entreprises nationales de la PKS, un certain nombre de transporteurs privés de voyageurs exploitent déjà 7 000-8 000 autobus et autocars. Les statistiques sur l'activité de ces entreprises ne sont pas disponibles mais en 1995, leur part de marché peut être estimée à environ 6-7 pour cent. Ces petits transporteurs sont accusés de concurrence déloyale (départs d'autobus quelques minutes avant l'autobus de la PKS, *dumping*, utilisation des arrêts sans participer aux coûts de leur entretien, ignorance des normes de sécurité, etc.). En 1993, cette concurrence a engendré une baisse de la rentabilité de la PKS de 4.9 pour cent dans les transports de voyageurs et 35 entreprises de la PKS étaient déficitaires<sup>37</sup>.

En Hongrie, la privatisation du transport routier interurbain de voyageurs est beaucoup plus lente que dans le transport de marchandises. Cela s'explique par la difficulté pour de petits transporteurs à satisfaire les normes techniques imposées pour les prestations de services réguliers. Une autre contrainte tient au fait que dans le cas de 29 entreprises de la VOLÁN, l'État dispose selon la loi de la majorité absolue, 50 pour cent + 1 voix, dans la prise de décisions<sup>38</sup>. Malgré ces obstacles, la part des transporteurs privés, mesurée par le nombre de

voyageurs-kilomètres, a augmenté de 2.1 pour cent à 15.6 pour cent sur la période 1990-1993<sup>39</sup>. En République Tchèque, la privatisation des entreprises nationales CSAD était prévue pour la fin 1995. En Lettonie, en 1990, la disparition du géant soviétique "Sovtransavto" a ouvert la voie aux privatisations qui sont maintenant assez avancées : en 1994, 500 transporteurs privés exploitaient déjà environ 1 100 autobus<sup>40</sup>.

Dans les PEC, la privatisation des entreprises aériennes succédera aux transformations déjà engagées et autorisera l'achat d'actions par de grosses entreprises étrangères. Cependant, dans les cas de la PLL "Lot", Malev et Czech Airlines, l'État demeura l'actionnaire majoritaire.

La privatisation des chemins de fer centre-européens constitue une des solutions d'avenir mais aucune action concrète en ce sens n'a encore été menée. En Pologne, on a envisagé de créer un consortium autonome pour moderniser la ligne E-20 (Berlin-Poznań-Varsovie), mais la direction de la PKP refuse naturellement de céder cette ligne, la meilleure de son réseau. Dans les PEC, on étudie les expériences allemande et britannique dans le domaine des privatisations du mode ferroviaire. Les privatisations dans le transport fluvial et maritime ont davantage de chances d'aboutir à condition de développer des transports rentables de marchandises et de trouver des investisseurs privés prêts à engager des capitaux dans ces secteurs qui sont partout dans une situation financière difficile. L'apparition d'entreprises privées spécialisées dans les transports de voyageurs par voie d'eau est peu probable.

## **2.5. Rôle de l'État dans la création et la gestion des nouvelles structures**

La privatisation des transports en commun publics de voyageurs ne semble pas être une solution modèle pour les PEC. Ce processus doit être analysé dans le cadre de la transformation économique générale. Il ne suffit pas de créer des entreprises nouvelles, mais il faut aussi changer la gestion des entreprises nationales existantes. La restructuration de l'économie de ces pays suit deux voies parallèles : celle de la libéralisation qui avance très vite et celle de la décentralisation qui rencontre de sévères obstacles. La libéralisation influence beaucoup la transformation du transport de marchandises tandis que la décentralisation conditionne souvent les changements dans les transports de voyageurs. Dans le cadre de la décentralisation, le rôle de l'État devrait diminuer en faveur des pouvoirs régionaux et locaux. En réalité, cette évolution est encore limitée. En Pologne en 1994, les dépenses du budget d'État consacrées aux transports s'élevaient à 20 504 milliards de zlotys, tandis que les

dépenses des voïvodies étaient de 1 106 milliards de zlotys et celles des communes de 2 881 milliards de zlotys (proportions 84:4:12). Les subventions d'État accordées aux transports de voyageurs par autobus interurbains et trains ont atteint 8 434 milliards de zlotys ce qui représente un tiers des dépenses du budget des transports. Ces subventions sont accordées à tous les transporteurs nationaux et privés mais elles servent surtout à maintenir en vie les GEN.

Pour restructurer les transports interurbains de voyageurs réalisés par les GEN centre-européennes, l'intervention de l'État est nécessaire. Dans le cas des entreprises d'autobus, il est indispensable d'augmenter le rôle des pouvoirs régionaux et locaux et de réduire les rôles du Ministère des Transports et du Ministère des Transformations de la Propriété. Souvent la réglementation juridique et les conditions économiques d'exercice des GEN routières de voyageurs ne permettent pas d'engager le processus des privatisations. L'assainissement de ces entreprises, leur restructuration, la création d'un système de gestion plus efficace (contrats de gestion avec des personnes physiques) sont nécessaires pour ouvrir la voie aux privatisations et maintenir ces organismes sur le marché.

Dans le cas des entreprises ferroviaires, la restructuration est très lente ou elle est simulée si ce processus est laissé aux mains des cheminots qui se montrent réticents aux réformes. La pression publique est ici un facteur assurant l'avancement des transformations. Dans les transports de voyageurs, il y a quand même des limites aux transformations des structures ferroviaires. La séparation des activités non rentables au sein du secteur de voyageurs est impossible sans une prise en charge financière par l'État et sans l'octroi de subventions suffisantes (dans la pratique plus importantes que celles attribuées actuellement). La Directive de l'Union Européenne n° 440/91 permet de créer à l'avenir de nouvelles entreprises dans les transports ferroviaires de marchandises, mais il est très peu probable qu'on trouve des volontaires pour créer de nouvelles entreprises dans les transports de voyageurs. L'État doit intervenir dans le cas de deux dilemmes :

1. Comment aider les réseaux à vendre ou à céder gratuitement les installations des lignes secondaires et régionales ?
2. Comment neutraliser l'opposition des directions ferroviaires régionales aux propositions des pouvoirs politiques locaux de leur confier les infrastructures ferroviaires des grandes agglomérations (exemple du chemin de fer dans l'agglomération de Gdańsk en Pologne) ?

### **3. TRANSFORMATIONS DANS LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE MARCHANDISES**

Les évolutions dans les transports de marchandises dans les PEC sont plus radicales que dans les transports de voyageurs et grâce à cela on dispose d'un peu plus de données statistiques, d'informations et d'opinions fiables. Les faits les plus significatifs dans ce secteur sont : une chute des trafics, le rôle croissant du transport routier, l'explosion du nombre des entreprises, la croissance des trafics plus rapide dans les transports internationaux que domestiques et l'intensification de la concurrence internationale. Dans les transports de marchandises malgré l'apparition d'un nombre massif d'entreprises privées, les GEN ont persisté après avoir traversé des mutations. Le marché du transport routier est déjà tellement dispersé que les fusions sont devenues une réaction naturelle pour pallier les défauts d'organisation de l'activité des PME.

#### **3.1. Évolutions du partage modal des trafics**

De 1990 à 1993, les changements du partage modal des transports de marchandises dans les PEC découlent de la situation économique des pays. Cette période, si significative du point de vue politique, a été marquée par une chute de la production industrielle qui a causé une baisse de la demande de transport. Le Tableau 3 illustre le nombre de tonnes-kilomètres enregistrées dans les statistiques disponibles.

Dans tous les pays, les trafics ferroviaires ont chuté : en moyenne de 39.4 pour cent, le plus en Hongrie (- 55.6 pour cent), le moins en Pologne (- 22.9 pour cent) grâce à la reprise de la croissance de 19.6 pour cent au cours de la période 1992-1995<sup>41</sup>.

Le transport routier, durant la même période, était aussi orienté à la baisse, mais celle-ci a été moins marquée que dans le transport ferroviaire : les trafics ont baissé en moyenne de 14.3 pour cent dans les 11 PEC. Dans trois pays (République Tchèque, Lituanie, Pologne), l'activité de la route a augmenté mais dans le cas de pays tels que la Bulgarie, l'Estonie, la Lettonie et la Croatie les chutes de l'activité routière ont été considérables (de 65-76 pour cent). Les données sur les transports routiers de marchandises doivent être analysées avec prudence car les méthodes d'élaboration des statistiques ne sont ni homogènes, ni fiables. Citons l'exemple de la Roumanie pour laquelle les statistiques de la CEMT<sup>42</sup> donnent le chiffre de 2.78 milliards de tonnes-kilomètres en 1993,

Tableau 3. **Transports de marchandises dans les PEC en milliards de tonnes-kilomètres (1990-1993)**

	Année	Bulgarie	Rép. Tchèque	Rép. Slovaque	Estonie	Hongrie	Croatie	Lituanie	Lettonie	Pologne	Roumanie	Slovénie	TOTAL
Fer	1990	14.10	38.05	26.25	5.00	16.80	3.00	19.00	18.50	83.50	57.30	4.00	285.50
	1992	7.76	31.11	13.08	3.65	10.02	1.77	11.34	10.12	57.76	28.17	2.57	177.35
	1993	7.70	25.61	14.30	3.74	7.46	1.59	11.03	9.85	64.36	25.17	2.26	173.07
Route	1990	17.20	16.82	6.48	4.50	15.20	3.00	5.00	5.90	40.30	5.00	4.00	123.40
	1992	6.79	20.25	6.00	1.26	12.80	1.13	4.99	2.50	42.01	3.60	2.78	104.11
	1993	6.03	24.36	5.46	1.06	13.38	0.88	6.91	1.70	40.74	2.78	2.47	105.77
Fluvial	1990	1.50	1.40	3.00	0.00	2.10	0.00	0.10	0.15	1.00	2.00		11.25
	1992	0.84	1.29	1.69	0.00	1.57	0.00	0.05	0.02	0.75	1.89		8.10
	1993	0.46	1.28	0.84	0.00	1.62	0.00	0.05	0.00	0.66	1.59		6.50
Pipeline	1990	1.00	2.70	4.81		5.29	2.90			13.89	4.00		34.59
	1992	0.26	1.92	3.41		4.33	0.31			11.93	2.56		24.72
	1993	0.31	1.98	3.52		4.33	0.31			12.20	2.47		25.12
TOTAL	1990	33.80	58.97	40.54	9.50	39.39	8.90	24.10	24.55	138.69	68.30	8.00	454.74
	1992	15.65	54.57	24.18	4.91	28.72	3.21	16.38	12.64	112.45	36.22	5.35	314.28
	1993	14.50	53.23	24.12	4.80	26.79	2.78	17.99	11.55	117.96	32.01	4.73	310.46

Source : Évolution des transports 1970-1993, CEMT, Paris 1995 ; *Rocznik Statystyczny GUS*, Varsovie 1995 ; *Concept of Hungarian Transport Policy*, Budapest 1994 ; IRU Group of Statistics, Genève 1995.

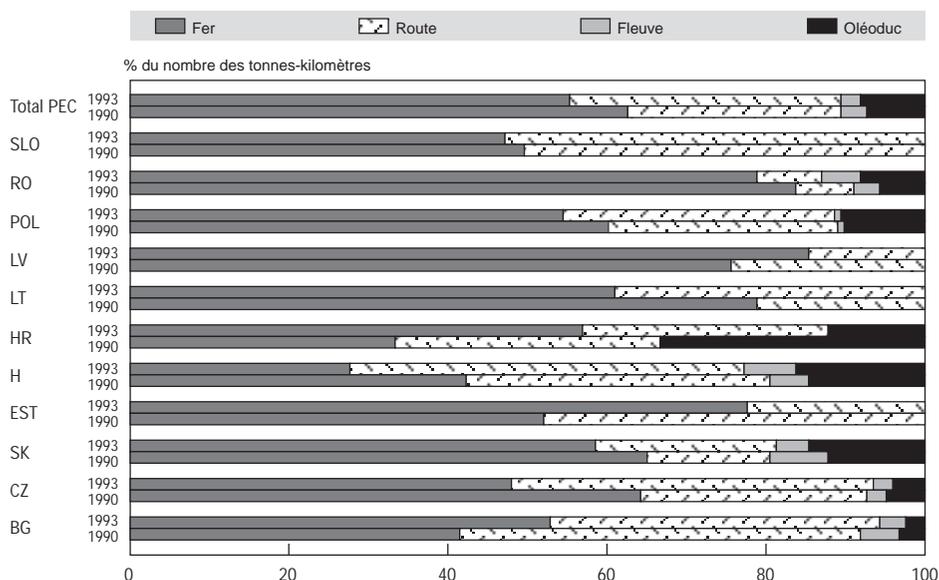
tandis que l'office des statistiques polonais, GUS, indique 14.5 milliards de tonnes-kilomètres<sup>43</sup>. L'observation de la situation sur les routes et aux postes frontaliers indique que durant la période 1992-1995, on a assisté à une forte croissance des transports routiers de marchandises dans tous les PEC.

Dans les PEC, les transports fluviaux ont une importance modeste et de 1990 à 1993, ils ont chuté en moyenne de 42.2 pour cent. L'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube n'a pas provoqué une croissance des trafics fluviaux dans les pays riverains du Danube. La Bulgarie et la Slovaquie ont noté des chutes considérables d'environ 70 pour cent. En République Tchèque, en Hongrie et en Roumanie, les baisses sont moindres (de 9 à 23 pour cent).

Les transports par oléoducs sont présents dans pratiquement tous les PEC, mais les statistiques sont partiellement disponibles. Après la crise de 1990-1992, ce mode de transport est de nouveau en croissance, surtout en Pologne qui réalise la moitié du nombre total des tonnes-kilomètres acheminées par ce mode dans les PEC. La croissance du mode routier conduit à l'augmentation de la consommation des carburants et de leurs transports par oléoducs.

Les évolutions décrites ci-dessus modifient la répartition modale des transports de marchandises comme l'illustre la Figure 5.

Figure 5. **Partage modal des transports de marchandises dans les PEC sur la période 1990-1993**



En trois ans (1990-1993), le transport ferroviaire centre-européen a perdu en moyenne 7.1 pour cent (chute de 62.8 à 55.7 pour cent) de sa part de marché pour les marchandises et le transport routier en a gagné 7.0 pour cent (passant de 27.1 à 34.1 pour cent). La navigation fluviale et les oléoducs gardent des parts de marché constantes (respectivement environ 2.5 pour cent et 8.0 pour cent). Malgré l'augmentation du rôle du mode routier, sa position sur le marché des PEC reste toujours incomparablement inférieure à celle de l'Union Européenne. Ce rôle augmente dans les pays qui connaissent une reprise de la croissance économique et sont bien avancés dans l'adaptation à l'Union Européenne (la Pologne, la Hongrie, la République Tchèque, la République Slovaque). Dans les autres PEC, la situation est inverse et l'on note même une croissance du rôle du mode ferroviaire.

### 3.2. Chute et stagnation du trafic ferroviaire

La chute de la demande des transports ferroviaires de marchandises n'est paradoxalement liée ni à la restructuration de l'industrie, ni à la réorientation du commerce extérieur. En Pologne sur la période 1989-1994, la production de l'industrie d'extraction du charbon a diminué de 8 pour cent et dans le même

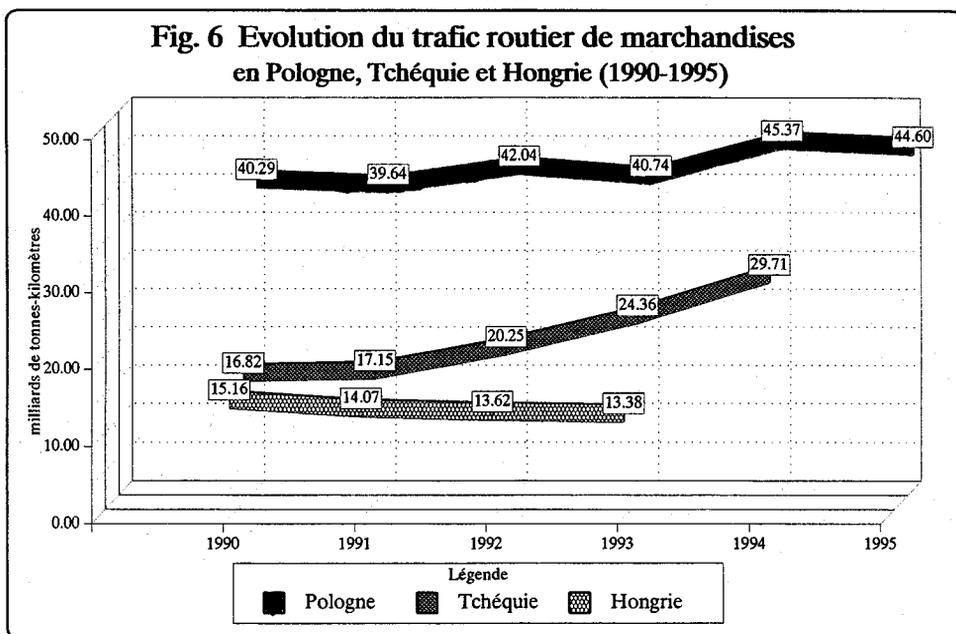
temps le transport ferroviaire de charbon a chuté de 44 pour cent, la production métallurgique a diminué de 12 pour cent, le transport ferroviaire de minerais a chuté de 41 pour cent et celui des métaux de 55 pour cent<sup>44</sup>. Ces chiffres indiquent l'intensité de la concurrence du mode routier qui commence à transporter les produits gravitant traditionnellement autour du mode ferroviaire. Dans le cas de la PKP, les pertes de marchés sont les plus importantes (de 70-80 pour cent) dans les transports des produits agricoles, des engrais, du bois, du sable et du gravier. En République Tchèque où le trafic ferroviaire sur la période 1989-1994 a chuté de 51.9 pour cent, le volume des minerais et produits métallurgiques a diminué de 48 pour cent, celui des matériaux de construction de 68 pour cent et celui des produits nommés "autres" de 70 pour cent<sup>45</sup>. Les chemins de fer hongrois (MAV) ont enregistré sur la période 1990-1991 une baisse du trafic marchandises de 24 pour cent, mais à la différence de la Pologne, cette baisse était négligeable pour les produits agricoles et plus importante dans le cas des minéraux bruts et des matériaux de construction (- 47 pour cent) tout comme des engrais (- 40 pour cent)<sup>46</sup>.

Le secteur ferroviaire est touché tant par l'évolution de la demande que par l'inadaptation de l'offre aux nouvelles exigences des consommateurs. Le délai de livraison par fer est en moyenne de 3-4 jours tandis que les opérateurs routiers sont capables d'acheminer les marchandises en 10-15 heures. Le mode ferroviaire des PEC reste attaché au système traditionnel d'un simple transport, qui n'essaie pas d'offrir des services complexes et logistiques, contrairement à ce qui se passe chez les concurrents routiers.

L'importance du trafic international et son évolution diffèrent d'un pays à l'autre conformément à chaque situation géographique. En Hongrie, pays assurant un assez grand transit ferroviaire, on note une croissance du rôle des transports internationaux, en République Tchèque sur la période 1992-1994, le trafic international a davantage baissé (- 27 pour cent) que le trafic total (- 22 pour cent) alors qu'en Pologne durant la même période, la hausse du trafic international (+ 28 pour cent) s'accompagnait d'une hausse sensiblement plus modeste du trafic total (+ 7 pour cent).

### 3.3. Explosion du trafic routier et nuisances écologiques

Cette explosion était peu manifeste durant la crise (1989-1992), surtout dans les pays les moins avancés dans la transition. Depuis 1991, les transports routiers de marchandises augmentent de façon significative en Pologne et en République Tchèque alors qu'ils chutent en Hongrie. La Figure 6 montre ces évolutions exprimées en milliards de tonnes-kilomètres.



C'est la République Tchèque qui, depuis 1990, enregistre la plus forte croissance régulière du trafic routier de marchandises (sur la période 1991-1994 de 18-22 pour cent par an). En Pologne, cette croissance est fluctuante mais visible, tandis qu'en Hongrie, les statistiques révèlent une chute de 12 pour cent sur la période 1990-1993. Dans ce dernier cas, les données officielles semblent être peu fiables si l'on prend en compte l'augmentation du nombre des entreprises qui est passé de 29 500 à 60 373<sup>47</sup>. Ceci s'explique probablement par l'accessibilité réduite aux données concernant l'activité des entreprises privées, activité qui est en réalité plus importante que dans les statistiques officielles.

Même dans cette situation de stagnation du trafic routier de marchandises, les PEC commencent à ressentir les nuisances écologiques causées par les transports routiers. L'augmentation de la pollution atmosphérique est due au

vieillessement du matériel roulant qui en 1993 était d'un âge moyen de 9.5 ans en Pologne<sup>48</sup>, de 8.1 ans en Hongrie, et de 5.6 ans en République Tchèque<sup>49</sup>. En République Tchèque sur la période 1991-1994, le transport routier de marchandises a provoqué des augmentations de la consommation de gazole, la part de ce mode passant de 58.1 à 68.2 pour cent de la consommation totale de gazole par le secteur des transports tandis que la consommation totale d'énergie par le secteur du transport qui représentait 27.4 pour cent de la consommation totale a atteint 31.9 pour cent. Sur la même période, l'émission de CO a augmenté de 8.6 pour cent et celle de NO<sub>x</sub> de 13.1 pour cent<sup>50</sup>. En Pologne, de 1990 à 1995, la consommation de gazole a augmenté de 26.4 pour cent et a causé une hausse des émissions polluantes de plus de 15 pour cent.

La croissance du transport routier engendre aussi une augmentation des nuisances sonores. En 1990, en République Tchèque, suite au trafic routier, le pourcentage des habitants exposés à plus de 65 dB(A) a été estimé à 13.5 pour cent<sup>51</sup>. En Pologne dans le même temps, on estime que 14.4 pour cent de la population est exposée à plus de 55 dB(A)<sup>52</sup>. L'augmentation du nombre de camions produits en Occident freine l'intensification du bruit, mais il est devenu nécessaire de prendre des mesures de protection telles que l'installation de fenêtres réduisant la pénétration du bruit, la construction d'écrans insonorisants sur les côtés des routes et des rues, l'utilisation de pneus de nouveau type, etc.

### **3.4. Structure du marché routier : le nombre et la taille des entreprises**

Les bouleversements dans la structure du secteur routier des PEC sont les plus significatifs de tout le processus des transformations. Les PEC, au cours de la période 1990-1995, ont connu une rapide augmentation du nombre d'entreprises privées qui sont partout de très petites tailles (le plus souvent 1-2 véhicules). Dans la plupart des cas, ces entreprises rachètent du matériel roulant d'occasion à des entreprises nationales ou à des commerçants important ce matériel de l'Ouest.

Malheureusement, il manque toujours des informations complètes concernant le nombre d'entreprises de transport routier dans les PEC. Pour produire une analyse riche en conclusions, il faudrait disposer de données sur la structure de ces entreprises selon la forme de propriété, la taille, le type de services fournis (voyageurs, marchandises) et le champ d'activité (transports intérieurs et internationaux). On peut seulement citer ici quelques informations

fragmentaires sur les entreprises routières privées, informations qui excepté pour la Pologne, la Hongrie et la République Tchèque, ne sont pas sûres (voir Tableau 4).

**Tableau 4. Nombre des entreprises routières privées dans les PEC  
(voyageurs + marchandises)**

Pays	1980	1990	1993	1994	1995
Rép. Tchèque	n.d.	n.d.	40 461	36 706	36 461
Rép. Slovaque	n.d.	n.d.	370(?)	n.d.	n.d.
Hongrie	8	29 500	60 373	n.d.	n.d.
Pologne	8 888	62 351	82 342	77 842	n.d.
Bulgarie	n.d.	n.d.	7 067	n.d.	n.d.
Roumanie	n.d.	n.d.	3 328	n.d.	n.d.
Slovénie	n.d.	n.d.	2 746	n.d.	n.d.
Lituanie	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Lettonie	n.d.	n.d.	26(?)	n.d.	n.d.
Estonie	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Croatie	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

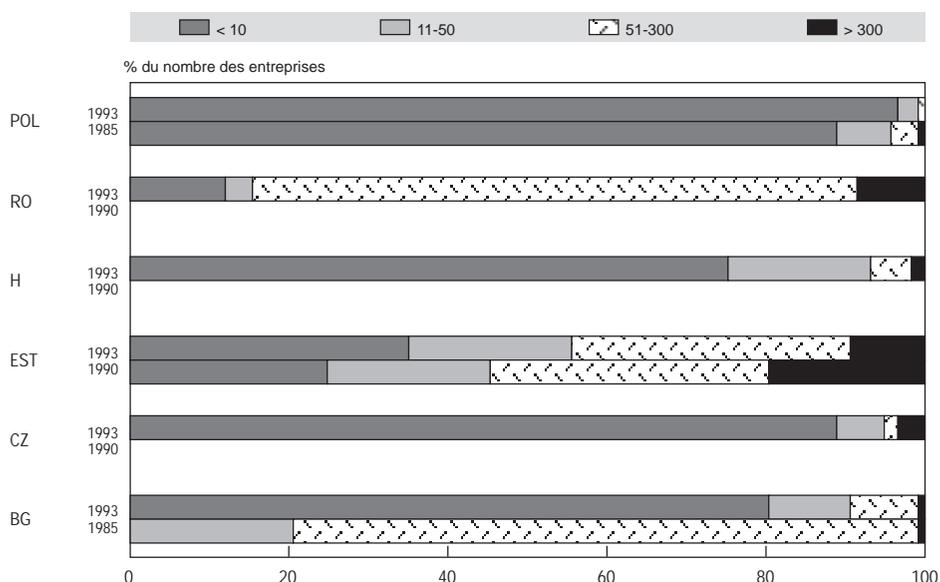
*Note :* n.d. : données non disponibles ; (?) : données très peu sûres.

*Source :* Document établi sur la base de : *Rocznik Statystyczny GUS*, Varsovie 1991...1995; *The Concept of Hungarian Transport Policy*, *op. cit.*, p. I/12 ; *Conditions of European Integration of Central and Eastern European Hauliers*, *op. cit.*, p. 31 ; Document de séance de la réunion du Groupe des Statisticiens de l'IRU le 10 octobre 1995 ; J. Burnewicz : Privatisations et déréglementations du transport routier en Pologne, *op. cit.*, p. 7 et 24.

Le Tableau 4 permet de conclure que la plus grande augmentation du nombre d'entreprises routières privées a eu lieu en Hongrie où, sur la période 1980-1993, leur nombre a été multiplié par plus de 7 000 (!). En Pologne, durant la même période, ce nombre a été multiplié par 9. En Pologne et en République Tchèque, on observe depuis 1993 (point de retournement) une tendance à la baisse de ce nombre en conséquence des faillites et des fusions.

En Pologne où le nombre des entreprises routières est le plus grand, on observe depuis 1991 un processus de fractionnement des grandes entreprises. La transformation des GEN en sociétés fait que depuis 1993 il n'existe plus de géants exploitant plus de 300 camions. Sur la période 1991-1994 parmi les entreprises de plus de cinq personnes, la part des entreprises exploitant moins de 20 camions a augmenté de 44.6 pour cent à 79.7 pour cent alors que celle des entreprises exploitant plus de 150 camions est passée de 4.4 pour cent à 0.4 pour cent.

Figure 7. **Structure des entreprises routières des PEC selon le nombre d'emploi**



Comme le montre la Figure 7, dans certains PEC au cours de la période 1985-1993, la structure du nombre des entreprises selon le nombre d'emplois s'est sensiblement transformée. Dans le cas de la Bulgarie, les PME routières n'existaient pas en 1985, mais en 1993 elles représentaient 80 pour cent du secteur. Dans les cas de l'Estonie et de la Pologne, la transformation est modeste, mais se réalise à des niveaux différents. En Pologne en 1985, les PME représentaient déjà selon les estimations environ 89 pour cent du nombre des entreprises tandis qu'en Estonie, même maintenant, ce pourcentage ne dépasse pas 35 pour cent.

Dans les transports routiers de marchandises des PEC, le secteur privé est celui qui se développe le plus vite du point de vue du nombre des entreprises. Sa contribution dans l'emploi, la capacité totale de chargement des camions et sa part dans les transports réalisés restent cependant beaucoup plus modestes. En Pologne sur la période 1988-1994, le poids des PME privées dans l'emploi du secteur routier est passé de 12.9 pour cent à 44.1 pour cent, dans le nombre des camions de 52.4 pour cent à 73.8 pour cent, dans la capacité des camions (en tonnes) de 39.2 pour cent à 61.0 pour cent et dans le volume transporté de moins de 40 pour cent à 84 pour cent. En Hongrie sur la période 1990-93, la part du secteur privé dans l'emploi du transport routier est passé de 10.4 pour cent à 25.0 pour cent et dans les transports réalisés (tonnes-kilomètres) de 17.7 pour cent à 66.9 pour cent<sup>53</sup>. En Bulgarie, en 1993, les PME privées représentaient 19.8 pour cent de l'emploi du transport, majoritairement dans les transports urbains et routiers, et 15.8 pour cent du chiffre d'affaires des transports<sup>54</sup>. En Bulgarie en 1995, la part des PME privées dans le volume des transports routiers a été estimée à 10-15 pour cent<sup>55</sup>. En Lituanie en 1993, on connaît seulement la part des PME privées dans le parc des camions (54 pour cent) et des autobus (39 pour cent)<sup>56</sup>. Ces pourcentages indiquent que ce sont les pays les plus avancés dans la transition (Pologne, Hongrie, République Tchèque) qui possèdent la plus grande part (plus de 60 pour cent) des PME privées de transports routiers de marchandises comparé aux pays entamant les réformes.

### **3.5. Influence de la concurrence internationale sur les mutations des entreprises de transport**

La libéralisation de l'économie des PEC conduit à une dispersion des entreprises de transport tandis que la concurrence internationale (libéralisation d'accès aux marchés) commence à stimuler les fusions et la création de groupements (*holdings*). Théoriquement, la menace de la concurrence occidentale dans les transports routiers ne peut pas être efficace car les entreprises centre-européennes se caractérisent par des coûts assez bas. En France, en 1994, le coût de revient du conducteur par heure potentielle d'activité (conduite + autres travaux + temps à disposition) était de 103 F/h<sup>57</sup>. Cela représente en Pologne 46 zł/h alors qu'en réalité le même coût dans ce pays n'est que de 4.5 zł/h (avec les coûts des déplacements "*per diem*" 9.5 zł/h)<sup>58</sup>. Cette disproportion est encore plus marquée entre les entreprises françaises et les entreprises bulgares ou lituanaises. Cet avantage dans le domaine des coûts est dans une large mesure neutralisé par la plus grande productivité des entreprises routières occidentales.

Sur le marché, l'activité des entreprises centre-européennes dépend de celle des transitaires occidentaux qui encouragent les exportateurs et les importateurs de tous les pays à leur confier la réalisation des transports de marchandises. Cette situation stimule les entreprises des PEC pour créer des *joint-ventures* avec les entreprises routières et transitaires occidentaux. Les groupements occidentaux commencent aussi à implanter directement des filiales dans les PEC sans entrer en contact avec les entreprises autochtones. Ainsi, dans le transport polonais sur la période 1989-1994, le nombre des sociétés de droit commercial avec participation de capital étranger est passé de 14 en 1989 à 67 en 1990, à 207 en 1991, à 341 en 1992, à 532 en 1993 et à 511 en 1994. Sur la période 1991-1994, la part du chiffre d'affaires du secteur privé des transports polonais réalisée par des propriétaires étrangers est passée de 1.6 pour cent à 6.1 pour cent<sup>59</sup>, surtout dans l'activité transitaire (plus de 10 pour cent). En Hongrie en 1994, le nombre des *joint-ventures* dans les transports était de 2 819 (dont plus de 2 700 dans le transport routier et l'activité transitaire) parmi lesquelles 138 *joint-ventures* employaient plus de 50 personnes<sup>60</sup>.

Le cas le plus significatif de la pénétration du capital étranger dans le transport routier d'Europe Centrale est l'acquisition par Vili Betz (Allemagne) de 55 pour cent de la Somat-Bulgaira<sup>61</sup>. De même, les restructurations de la Pekaes-Auto-Transport en Pologne et d'Hungarocamion en Hongrie se font avec des capitaux occidentaux mais dans ces deux cas l'État garde une partie importante des actions.

### **3.6. Privatisations dans le secteur du transport de marchandises**

Ces privatisations sont réalisées tant par l'émergence dans le secteur de nouveaux opérateurs privés que par la restructuration des GEN. La première alternative a déjà été décrite dans le paragraphe 3.4. consacré à l'analyse de la structure du marché routier. Excepté dans le secteur routier et dans l'activité transitaire, on n'observe pas encore dans les PEC un nombre significatif de nouvelles entreprises privées. Le transport ferroviaire reste à l'écart des privatisations, hormis la séparation des activités non liées au transport (bureau de construction, ateliers d'entretien, etc.). Dans certains PEC, on prévoit de séparer la gestion de l'infrastructure des services commerciaux.

La privatisation des GEN, réalisée sur la base de lois spéciales, consiste à transformer ces unités en sociétés à capital mixte ou à les scinder en plusieurs entreprises privées. La première forme est le plus souvent pratiquée dans les transports maritimes, par voie d'eau et aériens. Il arrive qu'une GEN maritime

ou aérienne soit éclatée et répartie entre de nombreux propriétaires privés ce qui n'empêche pas son partage en unités plus petites. Le cas des entreprises aériennes est spécifique : les États ont créé des lois spéciales pour leur privatisation et on ne sépare jamais l'activité des voyageurs de celle des marchandises. Dans le cas des GEN routières, on a à faire aux deux formes de privatisation : la transformation de la propriété avec le maintien de son intégrité et le démantèlement avec la création de plusieurs entreprises privées.

Les données statistiques concernant l'avancement des privatisations dans le secteur des transports des PEC sont étonnamment pauvres. On ne dispose pas, pour chaque PEC, d'une liste des GEN routières susceptibles d'être privatisées et il est impossible d'évaluer quelle est l'importance de chaque opération de privatisation réalisée. On ne peut que citer le nombre des opérations et essayer d'estimer leur importance dans le secteur.

En Pologne, les lois en vigueur<sup>62</sup> ont créé deux voies de privatisation : par la création de sociétés avec la participation unique du Trésor Public et par la liquidation. Dans la pratique il existe plusieurs modalités détaillées de privatisation. Parmi les GEN relevant du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime, sur la période 1990-1995, les opérations de privatisation ont été achevées dans 85 cas et ont commencé pour 39 autres cas. 32 GEN polonaises de transport ont également été confiées à la gestion de personnes physiques. Dix GEN ont été soumises à un assainissement financier. Ce nombre assez important (166 GEN) recouvre cependant deux types d'entreprises : les entreprises strictement de transport (34) et les entreprises "autres" (132)<sup>63</sup>. Les entreprises nationales de la PKS (plus de 170) conservent pour la plupart leur ancien statut.

En Hongrie, pratiquement toutes les GEN routières de marchandises ont été transformées (éclatées) en des sociétés (SA ou SARL) avec, dans le cas de Hungarocamion, le maintien de plus de 25 pour cent des actions dans les mains de l'État. En République Tchèque, la privatisation du transport routier et fluvial a été achevée en 1995 ce qui s'est traduit par l'apparition de plus de 35 000 entreprises routières et par la création de 36 nouveaux établissements dans le transport par voie d'eau. En Lettonie jusqu'en 1994, environ 40 entreprises routières d'État ont été soumises aux privatisations. En Roumanie environ 70 entreprises routières sont habilitées aux privatisations<sup>64</sup> et en 1993 environ 14 pour cent des entreprises d'État roumaines ont été privatisées. En Lituanie, on a déjà soumis aux privatisations 63 pour cent du capital du transport routier de marchandises en prévoyant, dès 1993, de mener l'opération

à son terme<sup>65</sup>. En Bulgarie la privatisation du transport concernait en 1995, 320 entreprises parmi lesquelles environ 100 unités ont été réellement soumises aux transformations nécessaires<sup>66</sup>.

En 1995, la privatisation du transport routier de marchandises dans les PEC, en comptant le nombre de GEN et de PME, était déjà très avancée, concernant le plus souvent plus de 70 pour cent des entreprises de ce secteur. Dans le cas de la Pologne, de la Hongrie et de la République Tchèque, ce pourcentage est de presque 99 pour cent. Dans les autres pays, le nombre des entreprises privatisées en 1994 était de l'ordre de 30-50 pour cent. Les pourcentages concernant le nombre de véhicules privatisés restaient cependant plus modestes (20-60 pour cent) tout comme ceux relatifs à l'emploi relevant du secteur privé (10-60 pour cent). Cette situation semble indiquer que, du point de vue de la structure de la propriété, la différence entre les entreprises routières centre-européennes et occidentales s'est sensiblement atténuée. Une forte différence subsiste néanmoins dans la qualité du matériel roulant et dans la gestion des entreprises.

### **3.7. Rôle de l'État dans l'encouragement des transformations structurelles**

La préparation des PEC en vue de devenir membres de l'Union Européenne est à la charge des pouvoirs publics. Ces derniers sont conscients que la transformation du secteur des transports est la condition *sine qua non* pour que la Communauté accepte d'intégrer les opérateurs centre-européens au Marché Unique. Parallèlement les entreprises de transport des PEC sont de plus en plus conscientes que ces transformations sont inévitables et elles croient que l'adhésion à l'Union Européenne apportera plus d'avantages que de menaces<sup>67</sup>.

L'activité des États se reflète ici dans la préparation des documents de politique de transport, dans l'avancement des travaux législatifs et dans la réalisation pratique des transformations. Les *leaders* semblent être maintenant la République Tchèque et la Hongrie suivie de la Pologne. Dans ces pays, les objectifs de la politique de transport ont été élaborés puis présentés au public, les lois sur la privatisation sont en vigueur depuis 1990-1991, les pourcentages des privatisations sont élevés. En Pologne on note un retard des privatisations des GEN (la PKS) par rapport aux deux premiers pays. Le Conseil de la Stratégie Économique et Sociale auprès du Conseil des Ministres polonais a critiqué en 1995 les réticences du Ministère des Transports vis-à-vis des privatisations des chemins de fer et de la flotte maritime, tout comme le manque d'idées pour privatiser les GEN routières de voyageurs<sup>68</sup>.

Les pouvoirs publics auront davantage de difficultés pour élaborer et mettre en oeuvre une politique raisonnable de restructuration des chemins de fer centre-européens. On examine pour l'instant les expériences et les projets britannique ou allemand et les PEC ne commenceront probablement pas une profonde réorganisation ferroviaire avant l'an 2000. Les principaux obstacles à la réforme ferroviaire sont le suremploi (en Pologne plus de 100 000 personnes) et les difficultés de trouver des postes de travail alternatifs pour les cheminots. Il est évident que les pouvoirs publics des PEC doivent être plus actifs dans le domaine de la reconversion professionnelle dans le secteur des transports. Dans les documents sur la politique de transport en Hongrie<sup>69</sup> et en Pologne<sup>70</sup>, on a indiqué les différences dans la structure des emplois dans le transport entre l'Union Européenne et ces deux pays. Si les cheminots de l'Union Européenne occupent 16.1 pour cent du nombre des postes de travail dans le secteur des transports, en Hongrie ils en représentent 42.6 pour cent et en Pologne 51.4 pour cent. Dans les PEC, il est indispensable de créer un système de transport plus moderne basé, dans une plus large mesure, sur les opérations auxiliaires et logistiques.

Comme la concurrence qui se traduirait en Europe occidentale par une croissance du nombre des entreprises de transport aérien n'existe pas, les pouvoirs publics des PEC détiennent une part significative des actions de leur propre entreprise aérienne. Les fusions observées dans l'Union Européenne entre les entreprises aériennes existantes font craindre que sans une protection de l'État, les petits opérateurs centre-européens disparaîtraient du marché.

#### **4. CONCLUSIONS**

Au cours de la période 1990-1995, la transformation des structures et des transports interurbains dans les pays en transition (PEC) s'est produite conformément aux hypothèses que l'on avait en partie formulées avant le commencement de ce processus. Dans tous les pays, cette transformation vise la compatibilité avec l'Union Européenne : la part de la propriété privée augmente, les statistiques révèlent une forte multiplication du nombre des entreprises, le transport routier occupe une place de plus en plus importante sur le marché, les transports internationaux se développent plus vite que les transports intérieurs, la motorisation individuelle élimine chaque année un pourcentage significatif des usagers des transports en commun publics.

Aussi, il n'est pas surprenant que l'ampleur des transformations dans le secteur du transport centre-européen dépende de l'avancement de la transition économique générale. Les Graphiques et les Tableaux présentés dans ce rapport confirment que les résultats réels des privatisations sont les plus visibles en République Tchèque, en Hongrie et en Pologne. De nombreux signes montrent que ce processus est aussi l'objectif prioritaire de la politique des transports des autres PEC. Les différences dans les modalités de transformation entre les PEC sont dues aux spécificités de l'environnement social, technique et géographique propre à chaque pays.

## NOTES

1. PEC = Pays d'Europe Centrale; PECO = Pays d'Europe Centrale et Orientale.
2. CEI = Communauté des États Indépendants (l'ex-URSS).
3. La structure de ces transformations est présentée dans le Tableau 1.
4. Livre Blanc du 3 mai 1995 sur la préparation des États associés de l'Europe centrale et orientale à leur intégration dans le marché intérieur de l'Union Européenne, Commission Européenne, Bruxelles, 3 mai 1995.
5. En 1991, la Bulgarie, la Hongrie, la Tchécoslovaquie et la Roumanie ont enregistré une chute du PIB de l'ordre de 12-15 pour cent par rapport à 1990 (Source: INRETS-DEST, novembre 1995).
6. Rocznik Statystyczny GUS 1995, Varsovie 1995, p. 576.
7. G. Chatelus : *Indicateurs économiques et transport dans les principaux pays d'Europe Centrale*. Dans l'ouvrage: De la transition à l'intégration: quelles conditions pour les transports? INRETS-DEST, Paradigme, Paris 1995, p. 33.
8. En République Tchèque 8 pour cent, en Pologne et en Hongrie 20 pour cent.
9. G. Chatelus : *Les transports en Europe centrale. Inadéquation de l'offre face à une demande restructurée*, INRETS-DEST, Paradigme, Paris 1993, p. 29-30.
10. Rocznik Statystyczny GUS 1995, Varsovie 1995, p. 454.
11. Grandes Entreprises Nationales.

12. J. Mallet : *Le transport routier made in Europe de l'Est*, "Camions Magazine", 1989, N° 68, p. 154-157.
13. COM(84) 349 final, COM(87) 32 final et COM (89) 78 final.
14. A. Artous : *Grandes manoeuvres dans les grands groupes*, "Camions Magazine", 1991, N° 89, p. 62-71.
15. J. Burnewicz : *Privatisations et déréglementations du transport routier en Pologne*. Rapport pour la CEMT, janvier 1996.
16. *The Concept of Hungarian Transport Policy*. Ministry of Transport, Telecommunication and Water Management. Working Paper. Budapest, avril 1994, p. I/12.
17. Conditions of European Integration of Central and Eastern European Hauliers. KTI, Budapest, avril 1995, p. 81.
18. Combien d'entreprises ? "L'Officiel des Transporteurs", 1989, N° 1559, p. 19-20.
19. *Rocznik Statystyczny GUS* 1993, Varsovie 1993, p. LXIII et 113.
20. Mémento de statistiques des transports. OEST, Paris, décembre 1994, p. 131.
21. G. Chatelus : Les transports en Europe centrale..., *op. cit.*, p. 102.
22. ACELE = Association Centre-Européenne de Libre Échange (Pologne, République Tchèque, République Slovaque et Hongrie).
23. *Rocznik Statystyczny GUS*. Varsovie, 1995, p. 507.
24. Raport o stanie gospodarczym przedsiębiorstwa "Polskie Koleje Państwowe". Varsovie, 1995.
25. Ch. Thouvenin : *L'évolution des chemins de fer tchécoslovaques et hongrois*. INRETS-DEST, Paradigme, Paris, 1992, p. 81-82 et 261.

26. *Rocznik Statystyczny GUS 1990-1995*, Varsovie, 1990..1995.
27. Ustawa z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym "Polskie Koleje Państwowe". Dziennik Ustaw, 1995, Nr 95, poz. 474.
28. Le 12 mai 1995, le Ministre des Transports a annulé la réglementation sur le statut de la "Lubuska Kolej Regionalna" en tant que société ferroviaire de service public.
29. Nasza kolej. Dlaczego i jak ja restrukturyzowac. DG PKP, Varsovie, septembre 1994, p. 44-49.
30. O. Prùcha : *Les Chemins de Fer tchèques: qu'a-t-on apporté dans le domaine du service public ? Problèmes des privatisations*. Séminaire "Quel rôle des institutions locales, nationales, internationales en Europe Centrale et Orientale?" organisé par l'INRETS à Barbizon les 13-15 novembre 1995.
31. The Concept of Hungarian Transport Policy, *op. cit.*, p. II/19.
32. V. Rajkov : *Rôle des institutions locales, nationales et internationales pour le développement du transport en République de Bulgarie*. Séminaire "Quel rôle des institutions locales, nationales, internationales en Europe Centrale et Orientale?" organisé par l'INRETS à Barbizon les 13-15 novembre 1995.
33. M. Jelaska : *Railway transport restructuring and problems of transit in Slovenia*. Séminaire Comment définir des priorités en transport: quels critères et quelles procédures? organisé par l'INRETS en décembre 1993 à Barbizon, p. 184.
34. Informations du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime de Pologne de mars 1996.
35. Informations non publiées du Comité des Transports Intérieurs. Commission Économique de l'ONU pour l'Europe. Genève, juillet 1994.
36. G. Chatelus : Indicateurs économiques et transport dans les principaux pays d'Europe Centrale, *op. cit.*, p. 36-38.

37. Cz. Piela : Podstawowe problemy PKS. "Przegląd Komunikacyjny", 1995, N° 2.
38. The Concept of Hungarian Transport Policy, *op. cit.*, p. II/21-II/22.
39. Documents non publiés du Comité des Transports Intérieurs. Commission Économique de l'ONU pour l'Europe. Genève, juillet 1994.
40. A. Olants : *International road carriage policy in Latvia and integration into european market*. Séminaire de la CEMT sur l'intégration des opérateurs des pays d'Europe Centrale et Orientale aux marchés européens du transport. Paris, les 16-17 mars 1995.
41. En 1995, le trafic ferroviaire de marchandises en Pologne a atteint selon les estimations 69.1 milliards de tonnes-kilomètres (selon des information mensuelles de la GUS) donc environ 40 pour cent du trafic total des PEC.
42. Évolution des transports 1970-1993. CEMT, Paris, 1995.
43. Rocznik Statystyczny GUS, Varsovie, 1995, p. 639.
44. Le volume total des marchandises transporté par la PKP sur la période 1989-1994 a chuté de 44 pour cent (Rocznik Statystyczny GUS, Varsovie, 1995, p. 430).
45. Mobility in the Czech Republic. CESMAD, Prague, 1995.
46. Ch. Thouvenin : *L'évolution des chemins de fer tchécoslovaques et hongrois*, *op. cit.*, p. 257.
47. The Concept of Hungarian Transport Policy, *op. cit.*, p. I/12.
48. T. Dorosiewicz : *Struktura marek i wieku samochodów osobowych, cieżarowych i autobusów w Polsce zarejestrowanych w końcu 1992 r.* Instytut Transportu Samochodowego. "Prace" Zeszyt 78, Varsovie, 1994, p. 98-100.
49. Conditions of European Integration of Central and Eastern European Hauliers. KTI, Budapest, 1995, p. 157 (récalculé par J.Burnewicz).

50. Environmental policy in the Czech Republic. SRC International CS, Prague, 1995.
51. Emissions of noise from transport in the Czech Republic. SRC International CS. Prague, 1995, p. 6.
52. M. Bak, E. Adamowicz, J. Burnewicz : External cost of transport and internalisation - Poland. Sopot, février 1996, p. 14.
53. Données non publiées du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique de l'ONU pour l'Europe, Genève, juillet 1994.
54. V. Raikov : *Rôle des institutions locales, nationales et internationales pour le développement du transport en République de Bulgarie*. Séminaire "Quel rôle des institutions locales, nationales, internationales en Europe Centrale et Orientale?" organisé par l'INRETS à Barbizon les 13-15 novembre 1995.
55. Données non publiées du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique de l'ONU pour l'Europe, Genève, juillet 1995.
56. Données non publiées du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique de l'ONU pour l'Europe, Genève, juillet 1993.
57. Prix de revient "route". "Bulletin des Transports et de la Logistique" 1994 - N° 2585, p. 752.
58. Monitoring firm wykonujacych miedzynarodowy transport drogowy. Université de Gdańsk. Sopot, 1994, p. 21.
59. Rocznik Statystyczny GUS, Varsovie, 1992...1995.
60. Données non publiées du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique de l'ONU pour l'Europe, Genève, juillet 1994.
61. V. Raikov, *op. cit.*, p. 7.
62. Loi sur les privatisations des entreprises nationales, votée par la Diète le 13 juillet 1990 ; loi sur la restructuration des biens agricoles gérés par le Trésor Public, votée par la Diète le 19 octobre 1991, loi sur les

transformations de la propriété de certaines entreprises nationales ayant une importance spéciale pour l'économie nationale, votée par la Diète le 5 février 1993, loi sur les fonds nationaux d'investissements et leurs privatisations, votée par la Diète le 30 avril 1993.

63. Données non publiées du Ministère des Transports et de l'Économie Maritime. Varsovie, mars 1996.
64. Données non publiées du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique de l'ONU pour l'Europe, Genève, juillet 1994.
65. Évolution des politiques de transports. Réponses au questionnaire du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique de l'ONU pour l'Europe transmises par le Gouvernement de la Lituanie. Genève, 21 juillet 1993.
66. Évolution des politiques de transports. Réponses au questionnaire du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique de l'ONU pour l'Europe transmises par le Gouvernement de la Bulgarie. Genève, 21 juillet 1995.
67. Les enquêtes sur les perspectives des entreprises polonaises de transport international réalisées par H. Brdulak. Conférence TRANS '95, Varsovie, 19-20 octobre 1995.
68. Strategiczne problemy polityki transportowej. Rada Strategii Społeczno-Gospodarczej przy Radzie Ministrów. Varsovie, 1995, p. 13-15.
69. The Concept of Hungarian Transport Policy, *op. cit.*, p. II/33.
70. Polityka transportowa, Varsovie, 1995, p. 83.

## **AUTRE COMMUNICATION**

Lors de la Table Ronde, M. Petreanu a remis une contribution écrite décrivant la situation de son pays. Cette contribution est reproduite ci-après à titre d'information complémentaire.



## ROUMANIE

**Dominic PETREANU**  
**Direction Générale des Transports Terrestres**  
**Ministère des Transports**  
**Bucarest**

### ÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN ROUMANIE

#### 1. Évolution du transport public de personnes

	1989	1990	1994	1995
<b>Chemin de fer</b>				
Voyageurs (millions)	481	408	207	210
Voyageurs-km (millions)	35 456	30 582	18 313	18 879
Distance moyenne de transport	73.7	74.9	88.46	89.6

En juillet 1996, la distance moyenne de transport s'élevait à 102.9 kilomètres. 66 pour cent du volume total de transport se réalise entre des régions limitrophes.

#### **Autocars et autobus**

Voyageurs (millions)	878	780	425	413
Voyageurs-km (millions)	23 077	24 007	14 058	21 438
Distance moyenne de transport	26.3	30.8	33.1	51.9

La baisse du transport de personnes est due essentiellement à la réduction du transport à courte distance (navette) tant pour le transport ferroviaire que pour le transport par autobus et autocars.

L'accroissement de la distance moyenne pour le transport routier est dû à l'augmentation des transports interurbains (qui étaient rigoureusement limités avant 1990) par rapport aux transports en zone rurale.

## 2. Évolution du transport de marchandises (transport pour compte d'autrui et pour compte propre)

	1989	1990	1994	1995
<b>Chemin de fer</b>				
Tonnes (millions)	306.3	218.8	99.1	105.1
Tonnes-km (millions)	81 131	57 253	24 704	27 179
Distance moyenne	265	262	249	...

### Transport routier (transport interurbain et local, exclusivement par camion à benne basculante)

Tonnes (millions)	1 081	843	600	616
Tonnes-km (millions)	22 751	25 281	25 560	...
Distance moyenne	21	30.3	42.6	...

Le développement de la privatisation rend difficile l'estimation statistique du volume total de transport. Pour les années 1994 et 1995, les chiffres sont donc purement indicatifs.

La réduction du transport ferroviaire n'est pas liée, comme on le prétend souvent, à la concurrence du transport routier. Dans l'Annexe, on montre la réduction, entre 1989 et 1995, du volume de transport par groupes de marchandises.

## 3. Évolution du trafic automobile (véhicules/24 heures en moyenne)

Les données ont été collectées en sept points situés sur les principales routes de Roumanie, à l'extérieur des localités pour éliminer l'influence du trafic local.

**1985 = indice 100**

	<b>1985</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>
voitures	100	187.2	307.9
camions			
<i>2 essieux</i>	<i>100</i>	<i>116.1</i>	<i>204.6</i>
<i>3 essieux</i>	<i>100</i>	<i>141.2</i>	<i>176.2</i>
<i>+3 essieux</i>	<i>100</i>	<i>130.3</i>	<i>237.3</i>
total	100	123.2	209.8
autobus et autocars	100	89.1	147.4

L'évolution du trafic est déterminée rigoureusement du point de vue technique, mais l'augmentation constatée ne se retrouve pas dans les statistiques du volume de transport.

## ANNEXE

### Principaux groupes de marchandises transportées par le chemin de fer pour lesquelles ont été enregistrées d'importantes diminutions du volume de transport entre 1989 et 1995

	Évolution tonnage transporté (millions tonnes)	Distance moyenne de transport
Bois, billots	- 10	
Produits de carrière	- 57	126 km
Minerai de fer, ferraille	- 20	214
Charbon, coke	- 27	369
Produits pétroliers	- 18	247
Chaux, ciment, matériaux de construction	- 18	219
Métal	<u>- 16</u>	
<i>TOTAL</i>	<i>161</i>	
Produits alimentaires, boissons, tabac	- 25	283 km
Produits manufacturés, tissus, vêtements, chaussures, meubles, etc.	- 2.5	329
Articles métalliques	+2.5	

Le transport routier a pour sa part enregistré des augmentations pour les transports suivants :

Grains	+4.5 millions tonnes	50 km
Produits alimentaires, boissons, tabac	+45	55

Le transport routier a enregistré des diminutions pour les transports suivants :

Produits de carrière	- 1300 millions tonnes	11km
Bois, billots	- 6	90
Minerai de fer, ferraille	- 16	18
Charbon, coke	- 13	15
Matériaux de construction	- 200	21
Métal	- 60	42
Différents produits manufacturés, tissus, vêtements, chaussures, meubles	- 3	61



## **SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION**



## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	303
2. PERSPECTIVES D'ENSEMBLE .....	304
3. LE CONSTAT EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES .....	306
4. LE CONSTAT EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS .....	311
5. CONCLUSIONS.....	313



## 1. INTRODUCTION

Après la chute du mur de Berlin et la fin de l'ancien système économique, les pays d'Europe centrale et orientale ont traversé une crise économique profonde caractérisée par une contraction de leur PIB et une réduction corrélative très importante des transports. Par manque de ressources budgétaires, les investissements en transport ont été réduits considérablement et le système statistique s'est appauvri. Mais assez rapidement, les échanges entre l'Est et l'Ouest se sont développés.

De la même manière que l'économie en général, les transports sont passés d'un système axé sur l'offre à une situation tirée par la demande. Les décisions ne sont plus imposées par une volonté planificatrice, mais par le marché. Aussi, après cinq ou six ans de réformes, La Table Ronde a cherché à faire le point sur la situation dans les pays d'Europe centrale et orientale. Est-ce que, notamment, les politiques qui sont menées présentent les caractéristiques adéquates pour faire face aux besoins de transformation ? Bien souvent, les privatisations, par exemple, ont été menées dans un contexte de réticence des employés. Ou encore, l'on constate que l'environnement est fréquemment le parent pauvre des préoccupations politiques alors que la sécurité routière s'est partout dégradée. Tous les pays ont en perspective une adhésion à l'Union Européenne et pour cela, ils tendent à en importer le modèle de concurrence. Mais ce modèle s'avère-t-il adapté aux mentalités et réalités des anciens pays socialistes ? La Table Ronde a abordé l'ensemble de ces questions dans une démarche en trois points. Après un bref aperçu de la perspective d'ensemble, elle s'est penchée successivement sur les transports de marchandises, puis de voyageurs.

## 2. PERSPECTIVES D'ENSEMBLE

L'appréciation de la situation économique réelle des PECO exige certaines précautions. Les statistiques publiées sous-estiment sans nul doute la production d'un secteur privé en pleine émergence. Selon les estimations, le secteur gris et l'économie souterraine représenteraient entre 10 et 25 pour cent du PIB officiel. Moyennant cette mise en garde préalable, il apparaît que dans la plupart des pays de la région, la situation économique s'est considérablement améliorée récemment, en 1995, avec la confirmation et l'accentuation des tendances positives constatées à partir de 1994. Les pays d'Europe centrale et orientale ont en effet connu en 1995 une croissance économique rapide, supérieure aux prévisions, avec une progression moyenne de leur PIB de l'ordre de 5.4 pour cent contre + 4 pour cent en 1994. Les meilleurs résultats ont été observés en République Slovaque, en Pologne, en Roumanie et en République Tchèque. Malgré l'amélioration assez générale de la situation des pays en transition, il n'en demeure pas moins que leur production en terme de PIB reste encore très largement en deçà du niveau atteint avant le début du processus de transformation économique et politique. Ainsi, dans les pays qui ont réalisé récemment les meilleures performances, le PIB demeure en moyenne encore inférieur de 15 pour cent au niveau de 1989, tandis que ce pourcentage atteint plus de 50 pour cent dans les États Baltes.

Les changements structurels sont d'ordre technologique, économique, spatiaux et sociaux. Les plus grands changements sociaux sont la montée du chômage -- car beaucoup d'emplois sont devenus improductifs -- et l'apparition des inégalités de revenus et de situations. Il y a en effet des gagnants et des perdants dans le processus de transition.

L'environnement macro-économique influence beaucoup les transformations. On peut dire à l'heure actuelle que le processus de transition n'est pas achevé, même s'il y a une stabilisation de la situation, lisible au travers des quelques indicateurs en croissance qui viennent d'être mentionnés. Nous en sommes, dans les PECO, à la fin de la première phase, celle du capitalisme sauvage. Dans la mesure où il existe un lien très fort entre le transport et l'activité économique globale, il est clair que sans politique économique d'ensemble cohérente, il ne peut y avoir de politique des transports.

En matière de transport, il existe des différences et similitudes entre pays. Au rang des similitudes, on compte :

- la difficile transformation des grandes entreprises publiques ;
- le rôle que le chemin de fer continue à jouer qui est plus grand que dans les économies traditionnellement de marché ;
- l'importance des obstacles psychologiques à dépasser ;
- l'ampleur des activités encore subventionnées.

On constate des différences quant à la part du secteur privé dans l'économie. A cet égard, la transition est un phénomène très long.

Dans la situation présente, les politiques présentent des insuffisances et l'on constate aussi la faiblesse des fonds publics qui vont aux transports. Cela résulte d'un manque de vision d'ensemble et d'analyse approfondie des interdépendances de l'économie. Le transport ne doit pas être un pur instrument au service de la politique générale. Le secteur des transports a besoin que plus de ressources soient mobilisées en sa faveur et d'une action politique plus déterminée, notamment pour vaincre les résistances aux changements des administrations. On pourrait prendre l'exemple de l'environnement qui nécessite une action soutenue. La sensibilité des milieux politiques aux coûts externes est en effet trop faible.

Si l'on regarde l'un des leviers traditionnels de l'intervention publique, c'est-à-dire les investissements, on peut dire qu'il y a lieu de ne pas tout concentrer sur l'infrastructure. Ceci est d'autant plus avéré en matière ferroviaire avec la baisse des trafics qui crée un sous-emploi des capacités. Des investissements dans les télécommunications, dans les passages aux frontières sont également des plus opportuns. Par ailleurs, les possibilités de financement de ces investissements doivent être prises en compte dès le début de leur programmation. Il y a lieu de ne pas s'illusionner sur le financement purement privé qui ne peut intervenir que dans un nombre limité de cas. Aussi, les ressources fiscales demeureront de la plus haute importance, notamment pour assurer des financements mixtes. Dans un contexte de ressources publiques rares, l'apport du capital privé pour la construction des infrastructures apparaît être un levier important mais difficile à mobiliser, étant donné que le péage limite l'usage des infrastructures. Les niveaux de vie ne sont en effet pas suffisants pour que les populations acceptent facilement de s'acquitter des péages.

### 3. LE CONSTAT EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Tout développement du transport est déterminé par la croissance économique et le recul de la production industrielle qui a accompagné les transformations dans les pays d'Europe centrale et orientale n'a pas manqué de se répercuter sur les transports de marchandises. Le trafic, exprimé en tonnes-kilomètres des pays en transition membres de la CEMT a diminué de plus de 47 pour cent entre 1988 et 1993. Mais, la baisse des trafics s'est progressivement ralentie à partir de 1993 en raison de la manifestation d'une reprise économique dans certains pays. La confirmation de cette reprise en 1994 et sa généralisation n'ont pas manqué d'avoir un effet positif sur les modes de transport. L'accélération de la croissance économique et le développement de la production industrielle ainsi que le retour de la paix dans l'ex-Yougoslavie ont engendré une progression de plus de 8.5 pour cent des transports de marchandises exprimés en tonnes-kilomètres en 1995.

A l'exception de la Lituanie et de la Moldova, tous les pays en transition de la CEMT ont enregistré une évolution positive de leur transport de marchandises en 1995. Les accroissements les plus importants des tonnes-kilomètres peuvent être signalés en Croatie (+ 23 pour cent) et en République Tchèque (+ 19.5 pour cent). Les grands gagnants de cette évolution positive ont été les transports par route et par voie navigable. En effet, les modes de transport n'ont pas bénéficié identiquement de cette reprise d'activité. Le transport routier a réussi dès 1993 à enrayer le déclin de ses activités qui n'avait été sensible qu'à partir de 1990, alors que les chemins de fer et les transports par voie navigable qui avaient dû faire face depuis 1989 à un recul continu de leurs trafics de marchandises, ont dû attendre 1995 pour renouer avec la croissance.

En 1995, la croissance du transport ferroviaire de marchandises a atteint plus de 5.9 pour cent dans les pays d'Europe centrale et orientale membres de la CEMT. Cette augmentation est due principalement à un fort développement des transports internationaux lié au commerce extérieur tandis que les transports intérieurs stagnaient. Les prestations, en 1995, de la navigation intérieure ont fortement augmenté avec la reprise du trafic sur le Danube à la suite de la cessation du blocus sur la partie yougoslave du fleuve. Le trafic par voies navigables intérieures a en effet pratiquement doublé en Bulgarie et en Roumanie. La reprise des activités de la batellerie dans les PECO ne saurait cependant faire oublier que le transport assuré en 1995 par voies navigables

intérieures dans ces pays, ne représentait encore que moins de la moitié du trafic record acheminé par ce mode en 1988. On peut noter qu'il en va de même pour le transport ferroviaire qui représente lui aussi en 1995 que 48 pour cent du trafic de 1988.

Les chiffres concernant les transports routiers doivent être lus avec beaucoup de précautions. Ce secteur est en pleine transformation avec la privatisation, accompagné d'un morcellement, des grandes firmes publiques qui bénéficiaient jusque-là d'un quasi-monopole. L'apparition d'un nombre très important de petites entreprises privées et la réduction d'importance du transport pour compte propre assuré au sein de grands conglomerats industriels font que la base statistique de l'observation des flux a changé. Les appareils statistiques s'avèrent inadaptés à ces transformations. A titre d'illustration, un changement de la base statistique en 1994, en République Tchèque, pour saisir les transports acheminés par les entreprises de moins de 25 personnes, s'est traduit par une augmentation de 185 pour cent du transport pour compte d'autrui dans ce pays.

En matière de transport de marchandises, la qualité de service est un vrai problème. Avec le morcellement du secteur des transports routiers de marchandises, la taille des entreprises ne devient pas suffisante pour parvenir à hauteur des exigences logistiques. A un niveau plus élémentaire, ce morcellement des entreprises aggrave le problème des frets de retour, car les entreprises n'ont pas la taille suffisante pour disposer de plusieurs clients susceptibles de leur fournir des frets complémentaires. Un regroupement des entreprises permettrait un meilleur usage des capacités de transport. En parallèle, la création de bureaux régionaux de fret permettrait aux offres et demandes de se rencontrer pour pallier l'insuffisance des frets de retour. Sur le fond, les entreprises sont davantage embarquées dans un marchandage des conditions de transport que dans une couverture complète de leurs coûts. Il en résulte des faillites nombreuses avec un déséquilibre des marchés par le fait de prix pratiqués trop faibles. Le chemin de fer ne peut pas non plus concurrencer les prix annoncés par les jeunes entreprises routières. Cette concurrence débridée permet d'affirmer que la privatisation n'est pas forcément telle quelle le meilleur choix ou un choix univoque. Il faut conserver un degré de réglementation pour éviter des formes de concurrence ruineuse. Le capitalisme de premier stade ne peut en effet apparaître comme un modèle. Un chemin spécifique, adapté à chaque pays est à trouver.

Dans ce contexte, les grosses entreprises sont ébranlées : elles connaissent des difficultés d'adaptation, notamment pour offrir la qualité de prestations qui est demandée par les entreprises occidentales. Leur efficacité logistique est insuffisante. L'ensemble du secteur a d'ailleurs besoin d'être formé aux techniques de la logistique pour pouvoir fournir des prestations de qualité. Sinon, ce sont les grands transitaires internationaux qui accapareront les frets et la valeur ajoutée des prestations de transport et de logistique.

Les besoins du secteur ne se résument pas à cette formation à la logistique. Le secteur demande en effet des règles claires et stables. Le secteur doit notamment utiliser des règles comptables s'il veut maîtriser ses coûts et prix de revient. Des instruments fiscaux pertinents doivent être utilisés en complément pour stabiliser les ressources publiques et assurer des conditions de concurrence équitables. Sur ce point de la fiscalité, il importerait d'avoir une approche harmonisée en ce qui concerne les taxes sur le transit pour éviter les distorsions entre pays.

Les formes de concurrence sauvage appellent également une intervention réglementaire. Dans l'état actuel, ce sont de vieux camions, mal entretenus et surchargés qui déterminent les conditions de concurrence. Mais face à ce constat, la Table Ronde s'est demandé de quels instruments on pouvait disposer pour remédier à la situation qui n'est pas sans conséquences négatives pour la sécurité routière. On constate en effet que les chauffeurs conduisent beaucoup sans respecter des temps de repos tel qu'il en est prescrit en Europe pour sauvegarder la sécurité routière.

Il semblerait que l'on ait privatisé, laissant les marchés se créer spontanément, sans établir de conditions cadres suffisantes dans les domaines de la concurrence entre modes, en matière d'intégration des coûts externes et de conditions sociales.

Le chemin de fer souffre de ces inadaptations du cadre concurrentiel. Il en souffre d'autant plus qu'il est tributaire de nombreuses insuffisances. Le système ferroviaire n'était pas prêt au changement. Son infrastructure n'était notamment pas orientée à l'Ouest mais à l'Est. Toutefois, la Table Ronde n'a pas tant souligné les insuffisances de l'infrastructure que les faiblesses du "management" ferroviaire. Dans ce sens, la réforme des chemins de fer est indispensable. La Table Ronde a souligné qu'il fallait une action forte car les politiques suivies jusqu'à présent manquent de clarté. Elles ne sont en tout cas pas suffisantes pour vaincre les réticences au changement dont font preuve les administrations ferroviaires. L'absence d'approche logistique et de lien entre les

prix et les coûts sont préjudiciables à la pérennité des entreprises ferroviaires en matière de transport de fret. La priorité serait d'instaurer une séparation claire entre les chemins de fer et l'État pour faire des chemins de fer de véritables entreprises ferroviaires. Une réorganisation interne profonde est indispensable pour parvenir à une approche de management moderne. En effet, outre une véritable indépendance, il faut moderniser l'exploitation ainsi que les équipements. Plus qu'un besoin de nouvelles infrastructures qui sont supérieures à ce que l'on pense généralement, c'est la maintenance qui a fait défaut. En outre, le rôle essentiel du chemin de fer, qui est davantage valorisé en international compte tenu de la taille modeste de la plupart des pays, nécessite une harmonisation des approches en matière ferroviaire entre les pays concernés et impose notamment que l'on règle le problème des passages aux frontières. Mais en matière ferroviaire, il n'y a pas d'exemples qui pourraient être suivis. Les réformes peuvent être guidées par la recherche d'accroissement de productivité. Pour cela, il faut être en mesure d'identifier les services qui perdent de l'argent par l'institution d'une comptabilité transparente. Sur l'ensemble, il faut une impulsion politique forte car les chemins de fer semblent impossibles à moderniser de l'intérieur.

Pour que le transport combiné joue pleinement son rôle compte tenu de la disponibilité de l'infrastructure qui est réelle, il faut que ce dernier modernise son organisation et règle des problèmes juridiques comme ceux de la responsabilité du transport. Le transport combiné doit son succès jusqu'à présent plus aux obstacles qui ont été imposés aux transports routiers dans certaines zones qu'à son efficacité propre.

Si l'on regarde l'évolution récente, on peut noter que les sociétés de ferroutage membres de l'UIRR, se sont pour la plupart bien tenues en 1995 et ont lancé de nombreuses nouvelles offres. Toutes ces sociétés ont en commun de n'opérer qu'en trafic international qui est un marché porteur. Pour sa part, la société Hungarocombi a réussi à doubler son nombre d'envois en 1995, 74 pour cent de ses transports ayant emprunté la route roulante qui détient désormais une position-clé dans le transit à travers la Hongrie. Le trafic de Polkombi, en Pologne, n'a en revanche pas progressé par rapport à 1994 en raison de problèmes de démarrage de certains services, tandis que la Bohemiakombi tchèque a renforcé son offre en route roulante sur les relations avec l'Allemagne.

On peut ajouter que le transport ferroviaire de conteneurs a largement contribué au recul des activités du transport ferroviaire durant les premières années du processus de transition. Ce type de transport, particulièrement

développé pour les relations avec l'ex-Union Soviétique s'est totalement effondré. Entre 1989 et 1994, le nombre de conteneurs acheminés par le rail a diminué de plus de 85 pour cent, tandis que le tonnage ainsi transporté chutait de 75 pour cent. La reprise des trafics en 1994 qui s'est amplifiée en 1995 se traduit par de bonnes performances des réseaux roumain, tchèque et slovène. En outre, une évolution divergente entre le nombre de conteneurs et le tonnage transporté, qui est plus important, traduit sans nul doute une rationalisation de ce type de transport.

Sur l'ensemble, les instruments à développer pour que le secteur des transports de marchandises connaisse une évolution positive sont des prix justes, c'est-à-dire à hauteur des coûts économiques et sociaux engendrés par les prestations. On doit veiller à l'introduction des mécanismes du marché sur la base d'une concurrence équitable entre modes et entre entreprises. La privatisation semble être probante pour conférer aux entreprises un dynamisme certain et accroître leur capacité d'adaptation aux marchés. En parallèle, le développement des instruments comptables rationaliserait la gestion des entreprises en les dotant des indicateurs de gestion adéquats.

Sur la question des privatisations, on peut dire qu'il n'y a pas un assentiment fort des employés. Ces derniers craignent pour leur emploi dans cette perspective. Aussi, les entreprises tardent à gagner en productivité et il importe, sur le fond, de trouver les moyens de dépasser ces obstacles. Toutefois, pour certains experts de la Table Ronde, une privatisation ne résout rien par elle-même, ce qui importe, c'est la transformation du management et la modernisation des techniques par le recours à l'EDI pour suivre les marchandises et organiser la chaîne de transport. Ceci suppose un très gros effort de formation des employés des entreprises de transport de marchandises, point qui a été souligné à différentes reprises au cours de la Table Ronde.

Enfin, les possibilités du transport maritime sont à ne pas négliger pour assurer à l'avenir une substitution aux transports terrestres tant pour les mouvements de marchandises liés à l'ex-CEI avec laquelle des échanges reprennent. On peut aussi noter l'importance des transports maritimes pour les transports de voyageurs (Pays Baltes). Cette question des transports de voyageurs fut le point suivant abordé par la Table Ronde.

#### 4. LE CONSTAT EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

La mobilité était très bon marché dans les régimes communistes. Ceci s'est traduit par une forte demande pour des déplacements individuels qui étaient effectués en transport ferroviaire. Ceci explique que le chemin de fer est resté synonyme de communisme. A l'opposé, la voiture est devenue un symbole des transformations et de la liberté. Les changements dans les taux de possession de voitures particulières ont pour incidence que le système statistique est encore plus inadapté que pour les transports de marchandises. La Hongrie et la République Tchèque sont les seuls pays qui disposent de données statistiques sur le trafic automobile en 1995. Si le transport en voitures particulières a augmenté, en voyageurs-kilomètres de 5.4 pour cent en République Tchèque, il a par contre diminué de 4.5 pour cent en Hongrie. Ce recul, pour la seconde année consécutive, alors même que le parc automobile hongrois continue de progresser, traduit un moindre usage des voitures particulières dans ce pays en raison du renchérissement des coûts d'usage de l'automobile, notamment à cause du prix élevé de l'essence, ainsi qu'à cause des pressions exercées sur les revenus par le plan d'austérité mis en oeuvre.

On peut constater dans les PECO qu'il y a un découplage entre l'évolution du parc de véhicules qui croît très fortement et l'usage même de ces véhicules qui est moindre. La politique des transports qui a renchérit le coût d'usage de l'automobile a donc eu un impact certain.

On peut observer que les activités du transport par autobus et autocars ont, en voyageurs-kilomètres, baissé en 1995 dans les pays en transition de plus de 4 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette nouvelle réduction, supérieure à celle constatée en 1994, confirme la tendance à la diminution de ce type de transport observée de manière continue depuis plusieurs années (environ - 40 pour cent par rapport à 1989).

En ce qui concerne le transport de voyageurs par chemin de fer, il a encore diminué de 3.6 pour cent en 1995 et il accuse ainsi un recul de pratiquement 50 pour cent par rapport à son niveau record de 1989. Le déclin continu des activités ferroviaires sur le marché des transports de voyageurs se poursuit, même si le rythme de baisse constatée tend à se ralentir. Cette évolution s'explique avant tout par le recul de la mobilité individuelle, suite à la chute des revenus, et s'explique par la hausse souvent importante des tarifs ferroviaires durant les premières années du processus de transition. Elle a aussi pour cause la concurrence accrue de la voiture particulière par suite d'une progression

sensible du taux de motorisation qui dépasse déjà les 200 voitures pour 1 000 habitants en Pologne ou en Hongrie, et approche même les 300 voitures pour 1 000 habitants en République Tchèque avec des taux particulièrement élevés dans les grandes villes. La motorisation est en effet un phénomène urbain, là où se trouvent les hausses de revenus.

Le taux de motorisation sera sensible en effet à la progression des revenus ainsi qu'à la structure démographique, c'est-à-dire à la taille des familles et leur âge. Des niveaux de saturation interviendront en fonction de l'usage qui sera fait de l'automobile et pas tant en fonction des taux de possession.

L'importance du parc automobile et sa modernisation suggèrent qu'il y a une économie parallèle qui fonctionne et engendre des revenus. Ceci est confirmé par la valeur souvent élevée des automobiles qui circulent. Mais, il s'agit, pour la plupart des véhicules, de voitures d'occasion achetées à l'Ouest. Par comparaison, le service public n'a cessé d'empirer, ce qui fait que les individus se rabattent sur la voiture ou l'avion pour les transports interurbains avec toutes les conséquences environnementales négatives que l'on peut deviner. Malheureusement, l'on manque de données sur les coûts externes, mais l'on peut penser que leur intégration conduirait à augmenter la taxation des carburants.

La question qui se pose est de savoir si l'on peut continuer de subventionner autant le service public. Sur cette question, la Table Ronde a affirmé que le transport public gardera une importance de tout premier ordre -- c'est-à-dire un rôle social -- pour assurer une mobilité à tout une frange de population encore privée, pour une période de temps vraisemblablement longue, de voiture particulière. Il y a là un acquis à ne pas perdre qui exige une action déterminée de la part des pouvoirs publics. Mais il importe de limiter la dérive financière. Pour cela, il faut une approche multimodale des subventions qui évite les gaspillages. Les subventions doivent en effet pouvoir aller à l'entreprise la plus efficace pour assurer les services considérés. Il peut s'agir d'une entreprise privée. Ces subventions doivent en outre être conçues de manière à inciter les entreprises à se réorganiser pour engranger des gains de productivité. La recherche d'une gestion efficace du secteur public doit guider l'action des pouvoirs publics, ce qui peut passer par une régionalisation de la responsabilité du maintien de certains services. En parallèle, le renforcement de l'information sur les services (les horaires par exemple) est de nature à renforcer l'intermodalité des choix des usagers des transports. Mais sur le fond, la Table Ronde a affirmé qu'il fallait résister à la tentation de supprimer toute subvention pour assurer des services sociaux. Pas plus que pour les transports de

marchandises, il ne faut penser qu'il y a une seule solution ou que le marché est la panacée qui résoudra tous les problèmes par eux-mêmes. Dans ce contexte, le transport ferroviaire a sa chance, mais pas forcément au niveau d'usage actuel.

Cette importance du transport public se comprend d'autant plus si l'on tient compte de l'environnement et des accidents. En ce qui concerne la sécurité routière, l'évolution fait ressortir un bilan quelque peu contrasté pour les pays en transition en 1995. Alors que le nombre d'accidents et de blessés sur les routes n'a jamais été aussi élevé dans les PECO, l'année 1995 a permis d'enregistrer une légère diminution des décès occasionnés par ces accidents. La nette amélioration constatée de 1991 à 1993 -- après trois années de dégradation spectaculaire -- semble donc marquer le pas malgré les mesures souvent très vigoureuses prises en matière de sécurité routière par plusieurs États et en dépit de la tendance à une moindre utilisation des voitures particulières observée dans certains pays.

## 5. CONCLUSIONS

Pour conclure, on peut dire qu'il n'existe pas de modèle unique de développement du secteur des transports. Le transfert du modèle de l'Union Européenne tel quel pose des problèmes sociaux et environnementaux. Il y a dans chaque pays des spécificités qui imposent de trouver un modèle adapté qui bénéficie de l'acquis.

Les privatisations ne résolvent pas tout par elles-mêmes. Il faut notamment et surtout instiller un management moderne dans les entreprises. Il importe dans ce sens de tenir compte des principes d'efficacité économique, tels que la recherche de gains de productivité des secteurs public et privé, et intégrer pour cela les nécessités de formation des individus. Une nouvelle réflexion s'impose sur le rôle du secteur public, car le marché ne peut prétendre tout régler. Le marché doit en fait être encadré par des règles. Il faut que ces dernières soient stables et transparentes. Cela doit aller de pair avec la recherche d'une plus grande efficacité du secteur public et l'obtention d'une plus grande liberté de choix dans l'octroi de subventions. Enfin, on ne peut analyser les développements et conséquences d'une politique qu'avec la disposition d'informations statistiques fiables. Le manquement dans ce domaine est considérable à l'heure actuelle. Aussi y a-t-il lieu de prévoir de combler la faiblesse des données en matière de transport.



## LISTE DES PARTICIPANTS

Monsieur Christian REYNAUD  
Directeur - DEST  
Institut National de Recherche sur les  
Transports et leur Sécurité - INRETS  
2 avenue du Général Malleret-Joinville  
F-94114 ARCUEIL CEDEX

**Président**

Prof. Dr. Jan KOWALSKI  
Universität Karlsruhe  
Institut für Wirtschaftspolitik  
und Wirtschaftsforschung (IWW)  
Postfach 69 80  
D-76128 KARLSRUHE

**Rapporteur**

Prof. Dr. Gerd SAMMER  
Head of the Institute of Transportation  
Universität für Bodenkultur Vienna  
Gregor Mendel Strasse 33  
A-1180 VIENNA

**Rapporteur**

Monsieur G. CHATELUS  
DEST - Département Économie et  
Sociologie des Transports  
INRETS  
2 avenue du Général Malleret-Joinville  
F-94114 ARCUEIL CEDEX

**Rapporteur**

Prof. Dr. Katalin TANCZOS  
Technical University of Budapest  
Faculty of Transportation Engineering  
Department of Transport Economics  
Bertalan Lajos u. 2  
H-1111 BUDAPEST

**Rapporteur**

Mr. Jan BURNEWICZ  
University of Gdansk  
Chair of Comparative Analysis  
Armii Krajowej 119/121  
PL-81-824 SOPOT

**Rapporteur**

Monsieur Wladimir ANDREFF  
Directeur du ROSES  
Université Paris I  
90 rue de Tolbiac  
F-75634 PARIS CEDEX 13

Dr. Gerd BAHM  
ITF Intertraffic Berlin GmbH  
Hohenzollernsdamm 150  
D-14191 BERLIN

Mr. Grigore BUCHI  
Deputy General Manager  
Incertrans S.A.  
Transportation Research Institute  
Calea Grivitei 393 -- Sect. 1  
RO-78341 BUCAREST

Monsieur Bernard GERARDIN  
Gerardin Conseil  
6 chemin du Bois d'Haucourt  
F-60350 PIERREFONDS

Dr. Andris GUTMANIS  
President  
Latvian Transport Development and Education Association  
Gogola Str. 3  
LV-1743 RIGA

Dr. Derek HALL  
Scottish Agricultural College  
Department of Leisure and Tourism  
Auchincruive  
GB-AYR KA6 5HW Scotland

Prof. Włodzimierz JANUSZKIEWICZ  
Head of Department of International Transport  
Warsaw School of Economics  
World Economy Faculty  
Al. Niepodległości 162  
PL-02-554 WARSAW

Mr. Eamonn JUDGE  
Faculty of Business  
Leeds Metropolitan University  
Bronte Hall  
Beckett Park Campus  
GB-LEEDS LS6 3QS

Mr. Andreas KÄFER  
Raum- und Verkehrsplanung  
Fillgradergasse 6/2  
A-1060 WIEN

Mr. Olaf KRÜGER  
Leiter des Bahnverkehrszentrums  
Kühne et Nagel  
Bahnverkehrszentrum Berlin  
Wolfshagener Strasse 79  
D-13187 BERLIN-PANKOW

Mr. Stig LÖFBERG  
Consultant  
LCG  
Nörre Voldgade 82  
DK-1358 COPENHAGEN K

Dr. Miroslav MALY  
SRC International CS  
Poceernicka 96  
CZ-108 03 PRAGUE 10

Mr. Dominic PETREANU  
Direction Générale des Transports Terrestres  
Ministère des Transports  
Rue Dinicu Golescu 38 - Section 1  
RO-77113 BUCAREST

Mr. Peter SCHARLE  
Deputy Secretary for Transport  
Ministry of Transport, Communication  
and Water Management  
Dob u. 75-81  
H-1077 BUDAPEST

Mr. Wladimir SEGERCRANTZ  
Senior Research Scientist  
Technical Research Centre  
VTT Communities and Infrastructure  
PO Box 1902  
FIN-02044 ESPOO

M. Dinos STASINOPOULOS  
Administrateur  
Direction Générale des Transports  
Commission des Communautés Européennes  
200 rue de la Loi  
B-1049 BRUXELLES

Mr. Andras TIMAR  
Senior Banker  
EBRD  
1 Exchange Square  
GB-LONDON EC2A 2EH

Mr. Arno VALMA  
Department of Transportation Researches  
Estonian Academy of Sciences  
Institute of Economics  
7 Estonian Avenue  
EW-0100 TALLINN

Drs. Johannes VOGELAAR  
Netherlands Economic Institute - NEI  
P.O. Box 4175  
NL-3006 AD ROTTERDAM

## **SECRETARIAT DE LA CEMT**

M. Jack SHORT, Secrétaire Général Adjoint

### ***DIVISION DES RECHERCHES ÉCONOMIQUES, DES STATISTIQUES ET DE LA DOCUMENTATION***

M. Alain RATHERY, Chef de Division

M. Michel VIOLLAND, Administrateur

Mlle Françoise ROULLET, Assistante

Mrs Julie PAILLIEZ, Assistante

### ***DIVISION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS***

M. Ludomir SZUBERT, Consultant

## ÉGALEMENT DISPONIBLES

**13ème Symposium International sur la Théorie et la Pratique dans l'Économie des Transports. Transports : A problèmes nouveaux, solutions nouvelles** (1996)

(75 96 03 2) ISBN 92-821-2212-3 France FF450 Autres pays FF 565 \$US112 DM164

**La messagerie express. Série CEMT - Table ronde 101ème** (1996)

(75 96 04 2) ISBN 92-821-2214-X France FF110 Autres pays FF 145 \$US28 DM42

**Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? Série CEMT - Table ronde 102ème** (1996)

(75 96 06 2) ISBN 92-821-2216-6 France FF260 £34 \$US50 DM76

**La séparation infrastructure/exploitation dans les services ferroviaires. Série CEMT - Table ronde 103ème** (1997)

(75 97 02 2P) ISBN 92-821-2221-2 France FF295 £38 \$US58 DM86

**Les nouvelles tendances de la logistique en Europe. Série CEMT - Table ronde 104ème** (1997)

(75 97 05 2P) ISBN 92-821-2224-7 France FF215 £28 \$US42 DM63

**La mobilité induite par les infrastructures. Série CEMT - Table ronde 105ème** (1998)

(75 98 07 2 P) ISBN 92-821-2232-8 France FF400 £40 \$US67 DM119

*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.*

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16  
IMPRIMÉ EN FRANCE  
(75 98 10 2 P) ISBN 92-821-2235-2 – n° 50300 1998