



## SYNTHESE N° 55 – Mai 2003

### Les transports terrestres dans les futurs pays membres de l'Union européenne

*L'élargissement à 25 pays représentera pour l'Union européenne une augmentation de son territoire de 1,8 millions de km<sup>2</sup>. Economies en transition, les PECO<sup>1</sup> présentent des taux de croissance importants qui entraîneront une augmentation parallèle des flux de transport alors qu'on constate, à ce jour, un faible niveau d'intégration des PECO entre eux et des PECO avec l'Union européenne. Il deviendra nécessaire de connecter la « banane bleue » au « boomerang », figure géométrique que forme les nouveaux pays adhérents.*

- **Le transport, critère structurant de l'intégration**

La politique des transports fait partie des domaines politiques intégrés dès le début dans le Traité instituant la Communauté européenne<sup>2</sup>. Par conséquent, dès la phase de pré-adhésion, les nouveaux pays adhérents doivent s'affairer à la restructuration et à la modernisation de leur système de transport ainsi qu'à l'amélioration de l'accès aux marchés des transports et à l'adaptation des normes à celles de l'UE. Au final, la politique des transports a pour but d'édifier un réseau multimodal cohérent tant sur le plan du coût et de l'efficacité que sur le plan de la sécurité, de l'environnement, de l'accessibilité aux territoires et des priorités sociales.

<sup>1</sup> PECO : Pays d'Europe Centrale et Orientale

<sup>2</sup> Avec une centaine de règlements, directives, décisions, la politique des transports (PCT) représente 10 % de tout l'acquis communautaire.

### Les corridors multimodaux

L'un des instruments de la politique européenne est l'organisation et la promotion de réseaux de transport. Le concept de Réseaux Trans-européens de l'Europe de l'Ouest (RTE)<sup>3</sup>, mentionné pour la première fois en 1992 et précisé en 1996, a été étendu aux pays extérieurs à l'Union européenne. Les PECO ont été associés, en particulier à l'occasion des Conférences Pan-européennes des Transports en Crète (1994) et à Helsinki (1997) à travers la définition de corridors et d'aires de transport pan-européennes (PETrAs – Pan-European Transport corridors and Areas). Quatre régions<sup>4</sup> et dix corridors multimodaux du Nord vers le Sud, qui constituent la colonne vertébrale du système de transport, ont été ainsi identifiés.

### Les aides financières

Les investissements nécessaires pour étendre les RTE-T dans les PECO sont estimés à 90 milliards d'euros pour les quinze prochaines années. Les pays candidats doivent financer avec leur propre budget une majeure partie des projets mais des aides et emprunts leur sont aussi proposés. Afin d'accélérer le processus de rapprochement, la Commission a élaboré divers programmes et instruments d'aide structurelle.

Le programme dit « Transport Infrastructure Needs Assessment » (TINA) favorise l'extension des RTE vers les nouveaux Etats membres, par le biais d'études, d'aides techniques et d'informations. La majorité des pays candidats profite aussi du programme PHARE (Poland and Hungary Assistance Programme for the Restructuring of the Economy), initialement prévu pour l'aide à la reconstruction économique de la Pologne et de la Hongrie et progressivement étendu aux 10 pays candidats à l'adhésion. Le programme dit « instrument structurel de pré-adhésion » (ISPA) est un instrument supplémentaire sectoriel pour la pré-adhésion, intervenant dans le financement de l'environnement et des transports (construction des grands projets).

Les instruments structurels de l'Union européenne sont complétés par des aides financières de la Banque Européenne d'Investissements (BEI) et d'autres instituts de financement tels que la BERD et la Banque Mondiale. Les cofinancements BEI/ISPA ont atteint 800 millions d'euros pour 28 projets en 2000. La BEI est le premier partenaire d'ISPA.

<sup>3</sup> L'objectif de la planification des réseaux trans-européens permet de rendre cohérent les réseaux routiers, fluviaux, ferrés en supprimant les goulets d'étranglement et les chaînons manquants des 15 pays membres de l'Union européenne. 80% des investissements sont destinés au mode ferroviaire afin de rééquilibrer les modes de transport.

<sup>4</sup> Au Nord, le « Barents Euro Arctic Transport Area », au Sud-Est, le « Black Sea basin », au sud, l'« Adriatic and the Ionian Seas » et « the Mediterranean basin »

### Intermodalité

Tous les pays candidats sont confrontés à un problème similaire aux autres pays européens : la tendance à l'augmentation du trafic routier. Les infrastructures routières sous-développées des PECO sont actuellement surchargées. L'Europe encourage le développement de transports intermodaux autour des modes ferroviaires et fluviaux. Toutefois, l'exploitation parallèle des routes, du rail et des voies fluviales et l'absence d'interfaces nuisent à l'intégration des transporteurs. Aussi, l'Union préconise la mise en place de points nodaux et l'amélioration de l'efficacité des infrastructures et des services grâce à une coopération accrue entre gestionnaires d'infrastructures et opérateurs. Concrètement, des plates-formes intermodales, plaques centrales basées sur les principaux nœuds modaux doivent se créer rapidement. La zone centrale danubienne (au centre des corridors IV, V, VII et X) est l'une des premières zones concernées.

- **Un système ferroviaire important en cours de modernisation et libéralisation**

Le rail était le mode de transport le plus développé par les régimes à économie dirigée. La part du transport ferroviaire dans les acheminements de marchandises est supérieur à celui de n'importe quel Etat membre de l'Union. Ainsi, en Estonie, plus de 90 % des marchandises sont transportés par mode ferroviaire (dont la moitié de produits pétroliers). Aux côtés de l'Estonie, la Lettonie suivie de la Slovaquie et de la Pologne présentent des taux élevés d'utilisation du réseau ferroviaire.

### Mise aux normes du réseau

Toutefois, la chute du trafic se poursuit depuis plusieurs années au profit du mode de transport routier. Certains pays, comme la Hongrie, possèdent un réseau dense mais aujourd'hui obsolète. Le trafic ferroviaire s'est effondré en raison de l'obsolescence des réseaux et de la récession des grandes industries de production. Par conséquent, la mise aux normes est la première mesure de modernisation. Il existe encore de nombreuses difficultés afin d'adapter le rail des PECO à celui de l'UE malgré les grandes réformes structurelles qui ont été entreprises dans les pays candidats depuis 1989. Ainsi, les chemins de fer polonais sont aujourd'hui aux normes de l'Union européenne, à l'exception d'une ligne qui relie la Silésie. Dans de nombreux pays candidats, l'absence d'harmonisation technique (écartement, électrification des voies) rend impossible une compatibilité générale entre les pays alors que les projets de liaisons à grande vitesse restent à envisager à moyen et long terme.

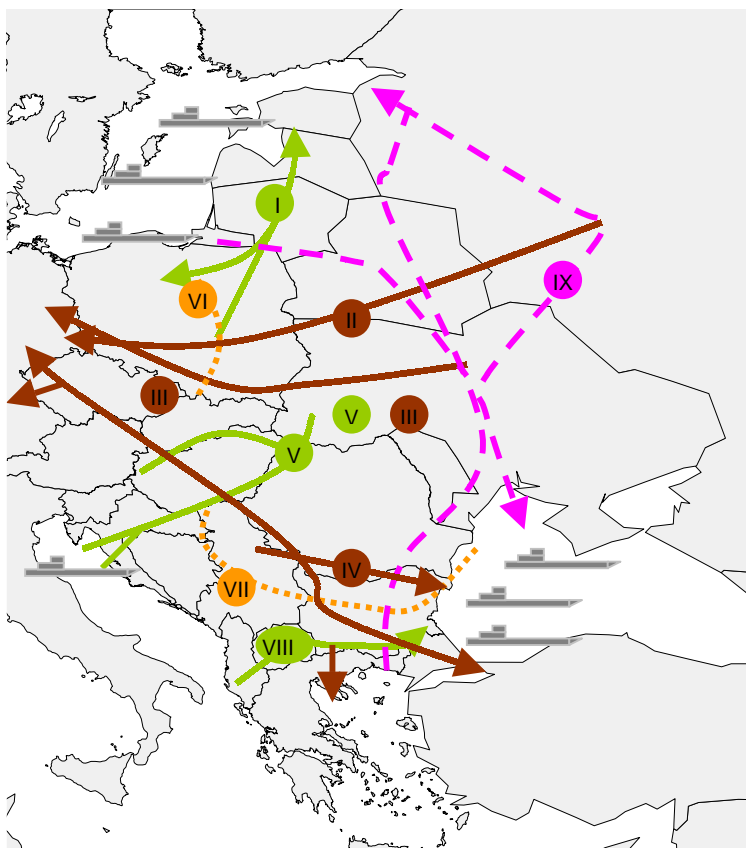
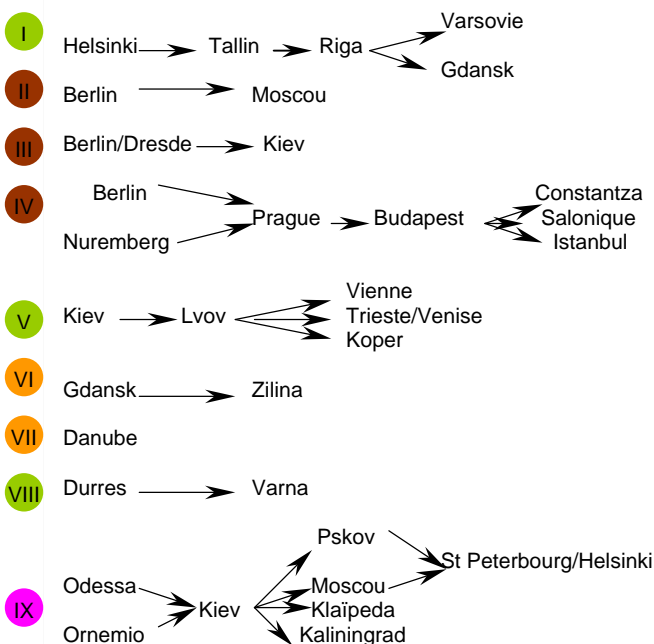
Longueur du réseau en kilomètres

Pays	Réseau ferroviaire	Réseau autoroutier	Réseau de navigation intérieure
Estonie	1 018	74	520
Lituanie	1 997	447	369
Lettonie	2 413		106
Pologne	23 210	268	3 812
République Tchèque	9 430	498	664
Slovaquie	3 665	288	172
Slovénie	1 194	325	
Hongrie	7 642	448	1 373

source : Eurostat

### Les corridors de fret pan – européens en Europe de l'Est

D'après : Commission européenne. Direction Générale des Transports  
Février 1997



## **Libéralisation du secteur et privatisation**

La privatisation des compagnies ferroviaires a été encouragée afin d'accélérer le processus de restructuration et de modernisation.

L'Estonie a déjà vendu la quasi-totalité de ses compagnies ferroviaires publiques<sup>5</sup>. Pour sa part, le Gouvernement de Lettonie envisage, d'ici 2 à 3 ans, la privatisation de certaines activités de « Latvijas Dzelsceļi », société anonyme à capitaux publics constituée en 1993. Déjà, deux sociétés privées ont obtenu des licences pour le transport du fret.

D'autres pays progressent vers une commercialisation progressive selon un schéma déjà en place dans de nombreux pays européens avec la séparation des activités d'exploitation et de gestion du réseau. La Slovénie a scindé la compagnie « Sloveske Zelezice » en 3 sociétés en vue d'une restructuration et d'une privatisation de ses activités. En Pologne, dès 2001, la société nationale de chemins de fer PKP a entamé sa restructuration et le processus de privatisation de certaines filiales d'ici 2005. Le PKP devient une holding, divisée en sociétés indépendantes spécialisées dans le domaine de la gestion des infrastructures, transport de passagers, de marchandises. En Lituanie, la restructuration de la compagnie lituanienne des chemins de fer (LG) est en cours : l'infrastructure ferroviaire restera publique et des services d'exploitation seront progressivement cédés tandis que quelques sociétés de service assurent déjà des contrats de fret sous licence de l'opérateur national. En République Tchèque, la « Ceske-Drahy » a été divisée en deux sociétés autonomes, l'une responsable des infrastructures, l'autre des services. Son réseau est désormais accessible à sept sociétés privées tchèques de transport de fret. Mais l'Etat conservera au moins 2/3 du capital. Aucun projet de privatisation de lignes n'est à l'étude.

Dans les autres pays, la logique publique reste encore dominante. C'est le cas de la Slovaquie où les chemins de fer « ZSR » et « ZS » restent, dans le cadre d'une loi adoptée en 2002, des entités publiques en totalité, placées sous la tutelle du Ministère des Transports qui dispose d'un monopole dans leur secteur d'activité respectif. En Hongrie, la privatisation de la société des chemins de fer « MAV »<sup>6</sup> n'est pas envisagée à court ou moyen terme (sauf éventuellement la participation minoritaire d'un partenaire stratégique). Par contre, la séparation entre la gestion des infrastructures<sup>7</sup> et celle de l'exploitation a été votée.

## **Entrée de partenaires étrangers**

En matière ferroviaire, des opérateurs se sont déjà rapprochés des autorités polonaises à l'instar de la

société américaine Wisconsin Central qui désire acquérir 49% des parts de la future PKP SA, secteur fret. La SNCF et la Deutsche-Bahn, dans le cadre d'un consortium germano-hollandais, seraient aussi intéressées. Déjà aujourd'hui, les principaux partenaires des chemins de fer des PECO sont la Deutsche-Bahn et la société de chemins de fer autrichiens (ÖBB).



*améliorer les services ferroviaires pour la desserte des ports  
(feeder OOCL - terminal conteneurs, Gdansk, Pologne)*

- **Le transport routier : une harmonisation progressive mais lente**

## **Un sous-équipement en infrastructure...**

Le réseau routier dans les PECO est de grande capacité mais cependant insuffisant et souvent archaïque. La mise aux normes européennes ne s'effectuera que de façon progressive. D'ores et déjà, l'Estonie et la Hongrie ont demandé une longue période de transition pour l'harmonisation fiscale tandis que la Hongrie et la Pologne demandent des périodes de transition concernant les poids maximum autorisés. La construction de nouvelles infrastructures est nécessaire mais requière des investissements massifs. Tandis qu'au sein de l'Union européenne, le ratio moyen d'équipement en autoroute est de 14,5 kilomètres de voies pour 1 000 habitants, seule la Slovaquie atteint les 12,5 kilomètres. Dans les deux plus grands pays, la Pologne et la Hongrie, de grandes réformes sont mises en place pour moderniser et étendre le réseau.

## **... et des besoins urgents, notamment pour la desserte des ports**

La restructuration des réseaux terrestres est primordiale pour l'amélioration des dessertes portuaires dans certains pays possédant un large hinterland.

Le corridor I « Via Baltica » prévoit un lien routier de plus de 445 km entre la Finlande et la Russie et concerne plusieurs ports (Helsinki, Tallinn, Riga, Klaïpeda, Gdansk et Kaliningrad). Les ports de Klaïpeda et de Kaliningrad seront aussi raccordés au corridor IX qui leur permettra une desserte de l'Ukraine, de la Russie et de la Roumanie. Le corridor VI concerne tout particulièrement la Pologne et plus précisément son port de Gdansk. Il se développe sur un axe Nord-

<sup>5</sup> Les entreprises « Edelarauttee » en 2000 à une société britannique « GB Railways » et 66 % d'Essti Rauttee en 2001 à un consortium BRS regroupant américains, britanniques et estoniens.

<sup>6</sup> Société par actions à capitaux publics

<sup>7</sup> La gestion des infrastructures pourrait être ouverte à des partenaires privés à partir de 2006.

Sud, comprenant environ 700 km de rail et 800 km de route. Il démarre dans le port de Gdansk et se dirige vers la zone industrielle qui entoure Katowice, pour finir en Slovaquie. Ce tracé créera une liaison importante au départ de la Baltique en direction de l'Ouest et de l'Est. Au Sud, des ports comme Koper, ont un intérêt majeur au développement des structures routières afin de gagner, d'élargir leur hinterland vers l'Est (Ukraine). La priorité est l'achèvement de l'autoroute Koper-Ljubljana-Maribor, axe vital pour le pays dans le cadre du corridor V (Venise – Ljubljana-Budapest-Bratislava-Lvov) qui représente le trajet le plus court entre l'Adriatique et les pays d'Europe Centrale.

### **Des conditions d'exploitation favorables**

Aujourd'hui les PECO constituent une concurrence considérable pour l'industrie des transports routiers de l'Union européenne. Déjà, le trafic entre l'Est et l'Ouest est dominé par les PECO où les coûts d'exploitation des poids lourds sont inférieurs en moyenne de deux tiers aux coûts moyens de l'Union européenne. Les salaires représentent environ un cinquième de ceux de l'Union même si la productivité des poids lourds dans les pays candidats est inférieure. Mais, bien avant leur entrée dans l'Union européenne, les transporteurs occidentaux ont créé leur propre filiale pour maîtriser le transport.

### **Un intérêt avéré des entreprises étrangères**

De nombreuses entreprises européennes (allemandes, autrichiennes, italiennes et françaises) mais aussi américaines sont déjà bien positionnées dans les PECO même si l'impératif de reprise de « l'acquis communautaire » ralentit le rythme des investissements. Le groupe Heppner a créé une filiale, « d'Heppner Peco », dès 1992. Des opérateurs comme Khuene & Nagel ont d'ores et déjà réorganisés leur marché en vue de l'élargissement. En Hongrie, des centres multimodaux sont en projet, notamment le centre « Bilk » à Budapest avec une société française « Sogaris ». La construction d'une dizaine de grands centres logistiques et le développement du transport combiné sont à l'étude.

#### **• Un réseau fluvial dense à structurer**

Dans les PECO, le transport fluvial s'est effondré à partir de 1989, touché lui aussi par la récession de la production industrielle et des échanges. Les principaux réseaux de navigation intérieure se situent en Pologne, et en Hongrie. Les voies navigables de la République Tchèque sont peu nombreuses et totalement saturées. Outre les infrastructures à améliorer<sup>8</sup>, les PECO doivent s'atteler à la reconnaissance mu-

tuelle des permis de navigation et à l'harmonisation des législations en matière de responsabilité.

En Pologne, les infrastructures fluviales rénovées qui relient Berlin à l'Oder bénéficient au port polonais de Szczecin-Swinoujscie. Signe de l'intérêt commun, un accord de coopération a été signé en 1999 entre le port polonais et la « Berliner Hafen and Lagerhausbetriebe » (société administrant les 5 ports fluviaux aux portes de Berlin).

Le lien danubien irrigue une large partie de l'Europe Centrale et Orientale. Toutefois, à cause du démantèlement des économies après 1989 et des conséquences de la guerre en ex-Yougoslavie, les capacités potentielles du Danube sont sous-exploitées. Le volume du transport sur le Danube en direction des ports sur la Mer Noire est en déclin. Il ne représentait que 2 % du transport total en Slovaquie. Pourtant, le lien fluvial est essentiel pour un pays comme la Slovaquie relié ainsi à 9 autres Etats<sup>9</sup>.

L'un des autres enjeux de la modernisation du réseau fluvial est la construction des chaînons manquants de la grande liaison fluviale entre la Mer du Nord et la Mer Noire par les pays du Rhin et du Danube. Une liaison est possible entre le Danube et les ports de la Mer du Nord via le canal Rhin-Main-Danube ouvert en 1992 qui restent encore inaccessibles aux barges à grand gabarit. Si la Hongrie a largement bénéficié de ce nouveau canal, les capacités potentielles d'exploitation du Danube ne sont pas totalement exploitées à cause de plusieurs goulets d'étranglement. Dans le cadre du corridor VII, des travaux sont envisagés pour améliorer la navigabilité en Hongrie, Slovaquie, Roumanie et Bulgarie.

### **Conclusion**

Le développement des infrastructures de transport est un enjeu majeur d'intégration des nouveaux pays adhérant mais aussi de développement du commerce européen dans son ensemble. Ainsi, de l'Ouest vers l'Est, quand une nouvelle ligne ferroviaire au départ d'Hambourg vers Vladivostok s'ouvre, elle permet l'acheminement des marchandises en 15 jours au lieu de 45 par voie maritime. Par conséquent, ce sont de nouveaux marchés qui deviennent accessibles. Mais aussi sur les liaisons Nord-Sud, la réalisation de corridors permettra, à terme, de relier les grands ports maritimes de la Mer du Nord et de la Mer Noire élargissant l'aire d'influence de l'Europe.

---

Romuald Lacoste, Sylvie Mas, Nicolas Terrassier.

Mai 2001 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours  
Directeur de la rédaction : Paul Tourret

---

<sup>8</sup> Problématique commune à l'ensemble du réseau fluvial européen encore sous-exploité, il conviendrait de prévoir des terminaux multimodaux pour raccorder les réseaux navigables, routiers et ferrés et permettre des transbordements efficaces d'un mode à l'autre.

---

<sup>9</sup> Le développement du transport fluvial sur le Danube peut s'effectuer selon 3 schémas : 1) une liaison directe de la Slovaquie par voie fluviale avec l'Asie par l'intermédiaire des ports de la partie Sud du Danube (combinaison fluvial/maritime avec chargement et déchargement au port maritime) ; 2) un transport combiné-transport fluvial à partir des ports slovaques jusqu'aux ports danubiens en Bulgarie et transport ferroviaire jusqu'aux ports maritimes ; 3) un transport direct à partir des ports slovaques jusqu'au port de Constanza sur la Mer Noire en Roumanie.