



ET



**Etude de comparaison européenne sur
le partage des compétences dans le domaine des infrastructures
de transport
(planification, programmation, financement)
- Examen dans 10 pays et enseignements pour la France -**

PARIS, FEVRIER 2005

Cette étude consiste en une analyse et une comparaison du partage des financements des infrastructures de transport pour chacun des modes entre l'Etat, l'Europe, les collectivités locales, les opérateurs ou gestionnaires des réseaux (publics ou privés) dans la perspective d'une comparaison entre pays européens.

Cette étude se concentre sur l'organisation et la répartition entre les différents acteurs, du financement des réseaux interurbains de transport (routier, ferroviaire et fluvial) et sur les infrastructures portuaires et aéroportuaires. Néanmoins, un zoom a pu être apporté sur la question des transports collectifs locaux (urbains et interurbains).

Cette étude a été menée à l'échelle européenne sur un ensemble de **10 pays**.

Pour son analyse, elle prend en compte, au principal, les contributions des experts qu'elle a sollicités dans les 10 pays. Ces contributions sont mises en perspective à partir de différents rapports ou documents sur ces pays qu'elle a pu recueillir grâce à ses partenaires.

Les pays étudiés :

Allemagne – Belgique – Espagne – France – Hongrie

Italie – Pays-Bas – Royaume uni – Suède - Suisse

SOMMAIRE

1. Contexte socio-économique : les dénominateurs communs

- 1.1 Dénominateurs communs sur les enjeux globaux relevés dans l'ensemble des pays étudiés
- 1.2 L'organisation des réseaux de transport et la mise en œuvre des services sont au cœur des préoccupations des acteurs publics dans l'ensemble des pays.

2. Contexte institutionnel

- 2.1 Tableau récapitulatif : Organisation institutionnelle territoriale (Source DEXIA)
- 2.2 Dénominateurs communs sur l'organisation des transports et le partage des rôles entre les - différents acteurs.

3. Evolution des réseaux de transport en Europe et des parts modales fret et voyageurs

- Evolution par pays des réseaux de transport de l'UE (15 pays)
- Densités comparées des réseaux d'autoroute en Europe (2001-2002)
- Réseau ferroviaire – Les lignes à grande vitesse
- Part du transport routier dans le transport de fret
- Part du transport par voiture dans l'ensemble du transport de voyageurs.

4. Approche économique des transports

- Le transport est capital dans le fonctionnement de l'économie
- Lien entre la croissance du PIB et l'activité de transport (15 pays de l'Union européenne)
- Part des investissements en infrastructures de transport dans le PIB (exemple pour 6 pays étudiés).

5. La planification des infrastructures de transport : les enseignements

6. Le financement des infrastructures et les outils de mise en oeuvre

7. En résumé : les principaux enseignements à retenir de l'étude

- Contexte
- Planification
- Déréglementation
- Investissements et financement
- Implication des collectivités locales.

Conclusion : Les propositions de TDIE

Annexes

Annexe 1 : Objectifs et acteurs de l'étude.

Annexe 2 : Commentaires TDIE pour chacun des pays.

Annexe 3 : Analyse croisée par pays et par thème : tableau récapitulatif

- Planification des infrastructures de transport
- Jeu d'acteurs dans le domaine des infrastructures de transport
- Financement des grands réseaux ou plates-formes de transport
- Financements croisés
- Financement : l'utilisateur et le secteur privé.

1- Contexte socio-économique : les dénominateurs communs

1.1) Dénominateurs communs sur les enjeux globaux relevés dans l'ensemble des pays étudiés

Partout, les pays doivent :

- faire face à la croissance de la **mobilité**
- répondre à des contraintes de **congestion** de court, moyen, et long terme sur certains axes interurbains, dans des grosses agglomérations ou sur certaines plates-formes portuaires et aéroportuaires
- gérer la **prédominance du transport routier** pour les personnes et les marchandises
- s'efforcer de favoriser une **meilleure complémentarité des modes** de transport pour pallier les difficultés actuelles du système ferroviaire à répondre en masse à la croissance du trafic de marchandises
- trouver **le bon équilibre** dans le choix des décisions à prendre en matière d'infrastructures et de **tarification** pour répondre aux enjeux de la complémentarité des modes de transport sans pénaliser le système actuel de transport.
- disposer d'une **vision à long terme** pour dimensionner leurs choix d'investissement sur une longue période
- **investir** dans les infrastructures de transport pour achever leur réseau, le moderniser, le développer ou rattraper leur retard
- résoudre les **équations financières difficiles** dans un contexte budgétaire tendu alors même que les masses financières à engager ne sont pas inatteignables
- faire **évoluer le système d'acteurs** sous le double mouvement de la déréglementation et de la décentralisation
- intervenir dans un contexte **d'acceptabilité sociale** exacerbé
- placer leurs réflexions à l'aune des **orientations européennes** et du **développement durable**.

1.2) L'organisation des réseaux de transport et la mise en œuvre des services sont au cœur des préoccupations des acteurs publics dans l'ensemble des pays

La plupart des pays partagent les enjeux économiques, sociaux et territoriaux du transport.

Les priorités mises en avant par la puissance publique de chacun des pays sont bien sûr différentes d'un pays à l'autre.

En **France**, les enjeux du rééquilibrage modal sont mis en exergue pour répondre à la croissance de la mobilité et à la limitation des impacts environnementaux. Plusieurs décisions ont été prises pour répondre à ces objectifs : évolution des soutiens financiers pour les infrastructures de modes alternatifs à la route, faisant diminuer la part des investissements routiers dans les contrats de plan Etat/Région 2000/2006, choix du gouvernement de soutenir prioritairement des projets ferroviaires (grande vitesse) à engager d'ici à 2012, volonté d'utiliser pleinement les recettes de la route pour financer les besoins en infrastructures quels que soient les modes.

En **Suisse** le choix s'est porté depuis longtemps sur le développement du ferroviaire et la limitation du trafic routier. Cela s'est concrétisé par le Plan Rail 2000 et la mise en place d'une taxation des Poids Lourds sur le réseau routier.

La **Suède**, comme l'**Allemagne**, et le **Royaume Uni** affichent des ambitions de prise en compte du développement durable.

En **Italie**, le retard pris pour le développement des réseaux de transports pousse les gouvernements à accélérer les programmes d'investissements. Les problèmes qui restent d'une actualité forte sont la congestion notamment routière et le développement de l'axe stratégique TURIN/LYON (corridor européen).

Les **Pays-Bas** entendent conforter la place du transport dans leur économie. Les axes forts aux Pays-Bas contenus dans un document d'orientation élaboré par le Ministère des Transports sont les suivants : renforcement de la position stratégique des « mainports » (aéroport d'Amsterdam/Schiphol et port de Rotterdam) par une amélioration de leur accessibilité, le recours à de nouvelles formes de financement (PPP) et la mise en place d'un autre système de redevance (pas de choix encore sur le dispositif entre péage ou taxe kilométrique), le renforcement du pouvoir de décision et des moyens financiers octroyés aux collectivités locales. A la différence des autres pays, ces orientations misent d'abord sur une bonne gestion de la croissance de la mobilité plutôt que sur le développement des modes alternatifs de transport. Il est vrai qu'en matière de fret, le fluvial représente 45 % du trafic.

En **Hongrie**, on met en avant le fait que la croissance économique durable du pays passe par l'amélioration de la capacité d'exploitation des réseaux de communication et l'intégration de ceux-ci dans les réseaux internationaux. Le raccordement aux corridors de transport européen offre l'opportunité de s'intégrer de façon dynamique aux échanges internationaux.

L'**Espagne** oriente ses décisions avec un objectif clairement identifié : rester compétitive. Le développement de ses réseaux de transport notamment routiers a largement accompagné la croissance de son économie. Ils doivent être achevés.

Les **Allemands** entendent aussi conforter leur rôle central en Europe et les choix de leur politique de transport doivent y contribuer.

2- Contexte institutionnel

Durant ces 20 dernières années, l'ensemble des pays ont connu deux évolutions majeures : la dérégulation des services de transport et l'amplification de la décentralisation des compétences dans le domaine des infrastructures et des services de transport. Les Etats continuent à assurer leurs missions de régulateurs et de garants de la cohérence d'ensemble et leur fonction réglementaire.

2.1) Tableau récapitulatif : Organisation institutionnelle territoriale (Source DEXIA)

Données métropole	Découpage territorial			Nombre moyen d'habitants par commune	Population en millions d'habitants	Cadre institutionnel
	1er niveau*	2e niveau**	3e niveau***			
Allemagne	13 854	323	16	5 900	82,5	Etat fédéral
Belgique	589	10	3	17 400	10,4	Etat fédéral
Espagne	8 106	50	17	4 900	41,6	Etat unitaire (2)
France	36 565	96	22	1 600	59,6	Etat unitaire
Hongrie	3 158	19		3 200	10,1	Etat unitaire
Italie	8 100	104	20	7 100	57,3	Etat unitaire (2)
Pays-Bas	483 (2)	12	(1)	33 500	16,2	Etat unitaire
Royaume-Uni	434	36		135 700	59,3	Etat unitaire (2)
Suède	289	21		30 800	8,9	Etat unitaire
Suisse	2 896	23		2 500	7,2	Etat fédéral
Europe des Quinze	73 012	745	67	5 200	380,4	
Pays entrés en 2004	16 324	440	16	4 600	74,2	
Union européenne à 25	89 336	1 185	83	5 100	454,6	

* Communes, Municipalités, Autorités locales

** Départements, Kreise, Provinces, Comtés, Régions (Royaume-Uni) - Cantons (Etats fédérés)

*** Régions, Communautés autonomes, Etats fédérés

(1) Il existe 7 régions correspondant aux grandes agglomérations. Il ne s'agit pas d'un nouvel échelon de collectivité locale. Il s'agit de « régions urbaines ». Les questions de trafic et de transport relèvent de leurs compétences.

(2) Etat unitaire à structure régionale forte (seulement pour l'Ecosse s'agissant du Royaume-Uni).

2.2) Dénominateurs communs sur l'organisation des transports et le partage des rôles entre les différents acteurs

- Les transports (réseaux et services) sont par excellence **un secteur de compétences partagées en Europe entre l'Etat, les collectivités locales et les opérateurs publics ou privés.**
- On constate dans la plupart des pays **une implication forte de la puissance publique** dans ce domaine même si la notion de « puissance publique » se caractérise par une multiplicité d'acteurs (Etats, collectivités locales, opérateurs publics ou privés).
- Les grandes infrastructures **de transport d'intérêt national et européen** relèvent, dans la plupart des cas, de la **responsabilité des Etats.**
- Durant ces vingt dernières années, l'ensemble des pays ont connu deux évolutions majeures : la **dérégulation** des services de transport et l'amplification de la **décentralisation** des compétences dans le domaine des infrastructures et des services de transport. Les Etats continuent à assurer leurs missions de régulateurs et de garants de la cohérence d'ensemble et leur fonction réglementaire.
- Les processus de déréglementation, conformément au droit européen, s'appliquent dans la plupart des pays étudiés. Ils ont pour objectif de transférer la gestion des infrastructures (maintenance, exploitation) à des opérateurs publics ou privés et d'encourager, par conséquent, l'amélioration de l'efficacité et la productivité de l'ensemble des secteurs du transport dans un souci de rééquilibrage modal.
- **Si la décentralisation est confortée partout, le problème de l'adéquation des moyens financiers pour assurer le financement des compétences transférées se retrouve également partout.** Cette adéquation n'est pas forcément liée au degré d'autonomie fiscale des collectivités locales. Les Etats peuvent être des soutiens importants aux collectivités locales pour la mise en œuvre de leurs responsabilités, notamment en matière d'investissements (infrastructures). Il faut soulever le cas particulier de la France avec un engagement soutenu des collectivités locales pour le financement des réseaux de transports nationaux et régionaux.
- La question de la **péréquation des ressources** entre échelons territoriaux et entre modes de transport se trouve posée dans la plupart des pays.
- **Les Etats gardent très généralement la pleine maîtrise de la taxation de l'usage des infrastructures de transport** et des prélèvements fiscaux et financiers portant sur l'activité des transports (hors transports en commun urbains). Deux exceptions concernent le milieu urbain avec la mise en place d'un péage à Londres et l'existence d'un projet similaire pour Stockholm.

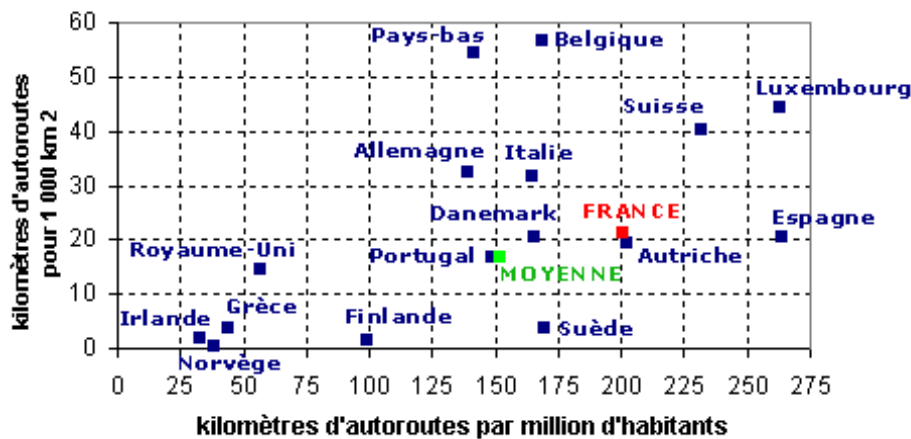
3- Evolution des réseaux de transport en Europe et des parts modales fret et passagers

Evolution par pays des réseaux de transport de l'UE (15 pays)

Longueur des réseaux en 1970 et 1999 (en km)	Autoroutes 1970	Autoroutes 1999	Chemins de fer 1970	Chemins de fer 1999	Voies Navigables 1970	Voies navigables 1999
Allemagne	6061	11515	43777	37536	6808	7300
Autriche	478	1634	5907	5643	350	351
Belgique	488	1682	4232	3410	1553	1569
Danemark	387	880	2352	2324	-	-
Espagne	387	8800	13668	12319	70	70
Finlande	108	512	5870	5836	6000	6245
France	1553	11000	36117	31589	7433	5732
Grèce	11	470	2571	2299	6	6
Irlande	0	115	2189	1919	-	-
Italie	3913	6621	16069	16018	2337	1477
Luxembourg	7	115	271	274	37	37
Pays-Bas	1209	2235	3148	2808	5599	5046
Portugal	66	797	3591	2813	124	124
Royaume Uni	1183	3476	19330	16984	1631	1153
Suède	403	1484	11550	10799	390	390
Total UE	16051	51336	170642	152723	32338	295500

Source : Eurostat, UIC, IRF, statistiques nationales / DGTREN- Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe.

Densités comparées des réseaux d'autoroute en Europe (2001-2002).



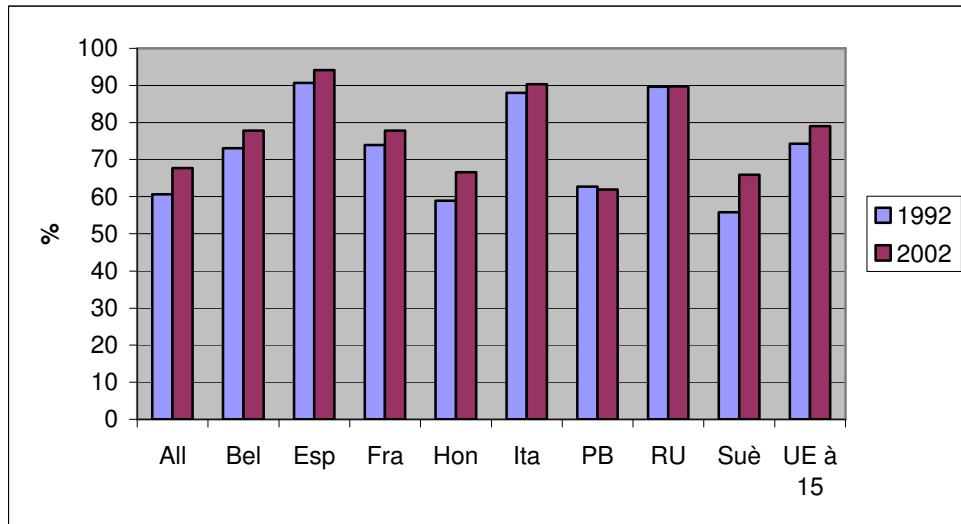
Réseau ferroviaire – Les lignes à grande vitesse

(Source : UIC 2003 : entre 200 et 300 kilomètres heure)

Pays	Longueur en kilomètres		
	En service	En travaux	En projet
Allemagne	577	303	
Belgique	88	100	33
Espagne	471	949	559
France	1541	320	937
Italie	246	660	308
Pays-Bas		120	
Royaume-Uni		74	38
Suède	31	140	
Suisse		57	

Part du transport routier dans le transport de fret

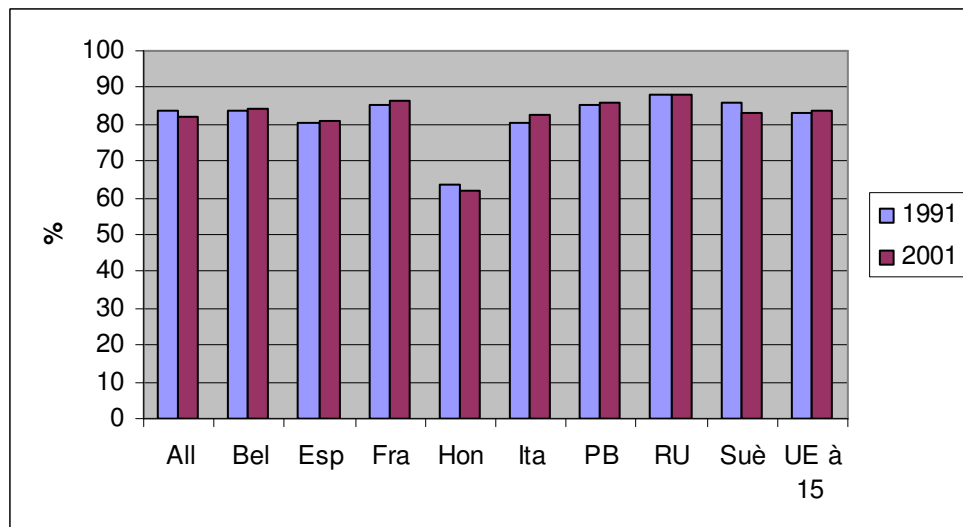
La part du **transport routier** dans le transport de fret, comme le démontre le graphique ci-dessous, demeure prépondérante malgré la volonté des pouvoirs publics de favoriser l'intermodalité. Seuls les **Pays-Bas** ont vu la part du transport routier légèrement décroître sur leur territoire. Il faut néanmoins rappeler que dans ce pays le mode fluvial représente 45 % du transport de marchandises.



Source : Eurostat

En ce qui concerne le **transport de voyageurs**, la part du transport par voiture reste aussi très importante malgré la volonté des exécutifs de développer les transports collectifs.

Part du transport par voiture dans l'ensemble du transport de voyageurs



Source : Eurostat

4- Approche économique des transports

Le transport est capital dans le fonctionnement de l'économie

Figure 1
Evolution de la valeur ajoutée des transports par rapport à l'ensemble des activités dans l'Union Européenne à 15 (distinction entre transport et transport et logistique)

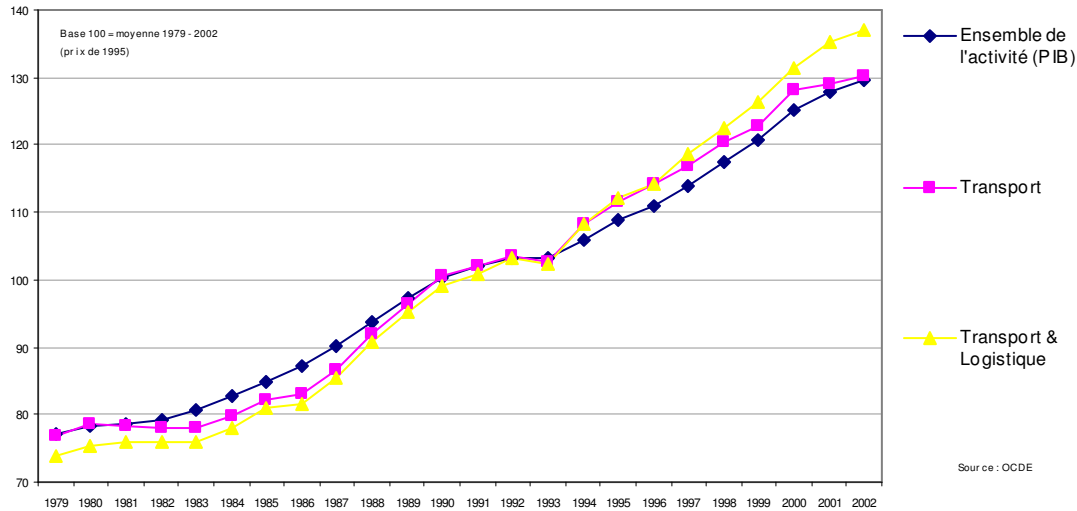


Tableau réalisé pour TDIE par Nicolas LELEU (Direction des Affaires Economiques/FNTP)

Figure 2
Evolution de la valeur ajoutée des transports par rapport à l'ensemble des activités dans l'Union Européenne à 15 (distinction entre transports terrestres, transport fluvial, transport aérien et logistique)

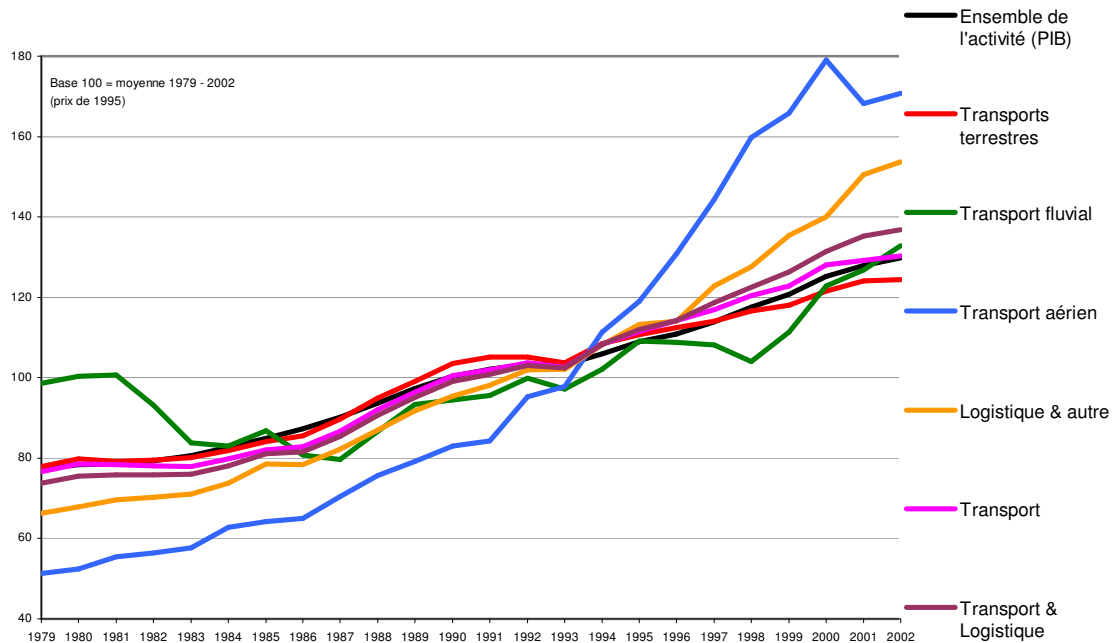
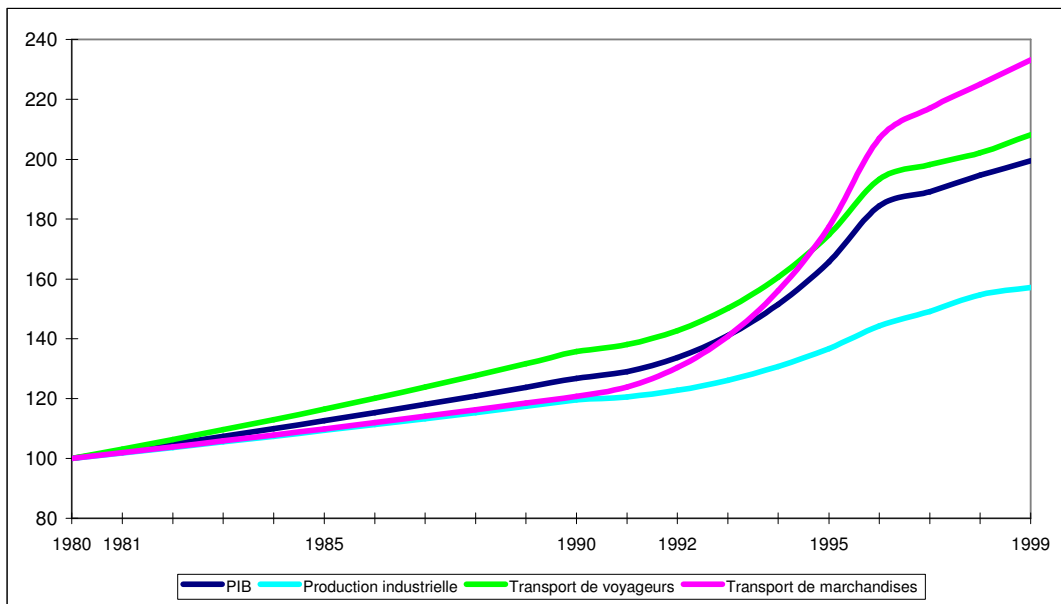


Tableau réalisé pour TDIE par Nicolas LELEU (Direction des Affaires Economiques/FNTP)

**Corrélation entre la croissance économique et celle du transport.
Les analyses historiques montrent qu'il existe une forte relation statistique
entre la croissance du PIB et la croissance du transport de voyageurs comme de fret.**

Figure 3
**EU-15 Lien statistique entre l'évolution du PIB, le transport de voyageurs
mesuré en personnes-kilomètres et le transport de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres**



Source : Taux de croissance annuels EU15 (DG TREN, L'énergie et les transports dans l'Union Européenne en chiffres, 2001).

Figure tirée de la contribution de Pieter HILFERINK (NEA) au cours du 16^{ème} symposium international de la CEMT à Budapest en octobre 2003.

**Un fléchissement de la conjoncture peut entraîner également
un fléchissement proportionnel du volume de transport**

Figure 4
Évolution du tonnage kilométrique des trois modes et du PIB en termes réels
dans l'Europe des 15 entre 1980 et 2001 (1980 = 100 et 1991 = 100)

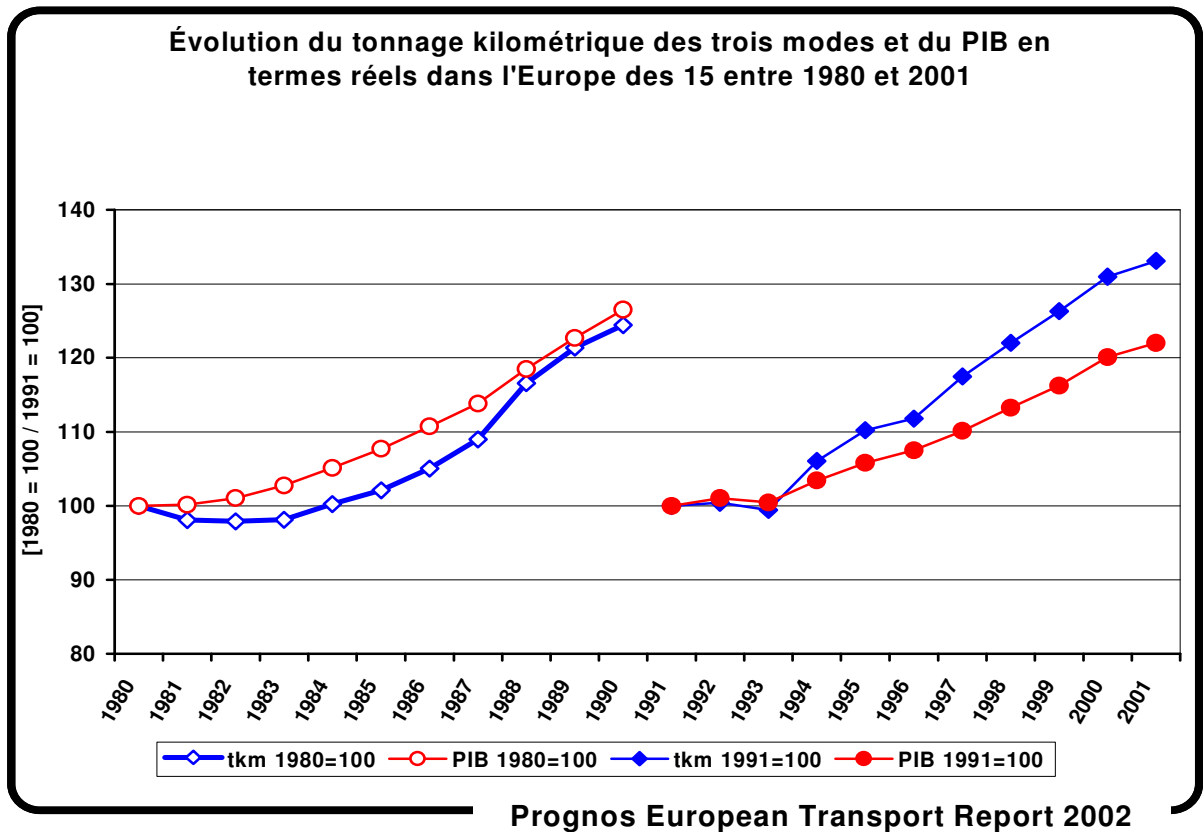


Figure issue de la contribution de Stefan ROMMERSKIRCHEN au cours du 16^{ème} symposium international de la CEMT à Budapest en octobre 2003.

- **Les transports : une préoccupation des pouvoirs publics dans chaque pays**
- **Le développement du transport est capital dans le fonctionnement de chacun des pays et de celle de l'Union européenne**
- **On constate une corrélation étroite entre le développement économique et la croissance des transports**
- **Les transports en Europe sont en croissance constante.**

Part des Investissements en infrastructures de transport dans le PIB Exemple pour 6 pays étudiés

Les investissements dans ces 6 pays diminuent légèrement au cours de ces dernières années. L'effort d'investissement dans les transports rapporté au PIB suit la même évolution. La **France** après une période de hausse jusqu'en 1994 a baissé ses investissements à partir de 1997. Cette évolution est comparable en **Allemagne**. Les **Pays-Bas** connaissent un niveau d'investissement constant. Le **Royaume-Uni** a réduit ses investissements. En **Italie** et en **Espagne**, malgré des variations importantes, l'effort comparé au PIB est élevé sur les dernières années.

Figure 5 : Investissements dans les transports

Source : CEMT

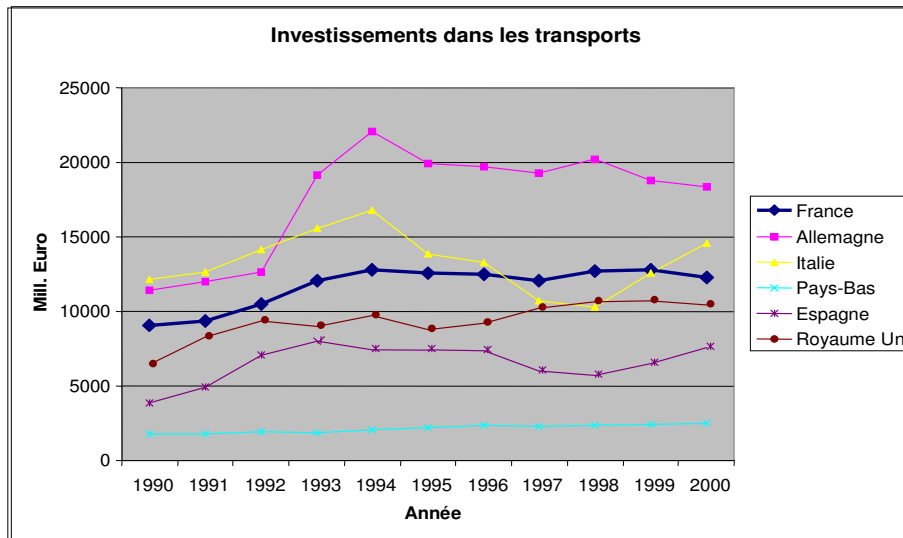
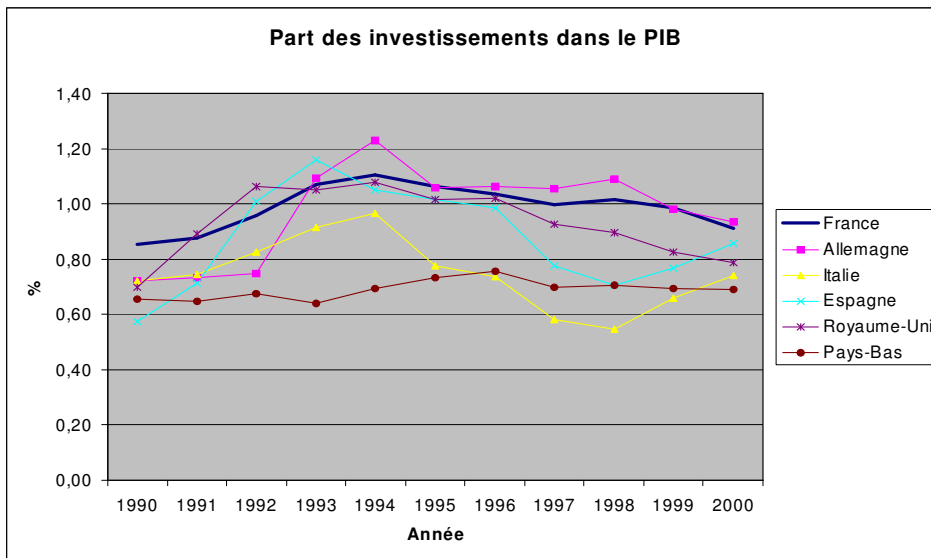


Figure 6 : Part des investissements pour les infrastructures de transport dans le PIB

Source : CEMT



En **France** les investissements dans le domaine routier représentent 70 à 80% des investissements en transport et sur la période de 1990 à 2000 les investissements pour le ferroviaire ont eu tendance à diminuer. La situation est comparable en **Espagne**. Toutefois depuis 2000, en **France**, les investissements ferroviaires augmentent. Comparativement l'effort en faveur du ferroviaire pour la même période a été plus important en **Italie** au **Royaume-Uni**. Mais ces deux pays accusent un retard très important lié à un déficit d'investissement dans les années précédentes.

5- La planification des infrastructures de transport : les enseignements

- Dans les pays étudiés, les **processus de planification** présentent tous un cadre de programmation avec un horizon à long terme, avec tout de même une **difficulté flagrante de mise en oeuvre** (essentiellement pour des raisons budgétaires). Le long terme varie de 2010 à 2025.
- Certains pays disposent d'une tradition planificatrice avec des documents d'orientation régulièrement élaborés et révisés. C'est le cas de **l'Allemagne**, de la **France**, des **Pays-Bas** et de la **Suède**. Ils s'inscrivent pour la plupart dans des objectifs de développement durable (rééquilibrage modal, résorption de la congestion, considérations environnementales) et d'inscription dans un marché européen élargi.
- Les documents de planification sont adoptés par voie parlementaire (**Pays-Bas, Suède**), par référendum populaire (**Suisse**), par le gouvernement afin d'accélérer le processus (**Espagne**) et nécessitent parfois l'accord des régions (**Italie, Pays-Bas**). Ils comportent pour la plupart une liste d'actions prioritaires avec une programmation financière.
- La planification existe aussi au niveau régional et local, sous l'impulsion des collectivités locales. Dans de nombreux pays (**Allemagne, Espagne, France, Pays-Bas, Suède et Suisse**), elle prend place dans un cadre établi. Ce cadre peut fluctuer comme en Italie et en Suisse. Le **Royaume-Uni** a engagé très récemment ce type de procédure.
- La planification régionale doit le plus souvent être compatible avec la planification nationale.

6-Le financement des infrastructures et les outils de mise en oeuvre

- La plupart des pays ont décidé de programmes d'investissement ambitieux pour les infrastructures de transport en application d'orientations arrêtées lors de démarche de planification de moyen et long terme (**Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni, France, Pays-Bas, Suède, Suisse**).
- Les enjeux financiers portent autant sur les investissements de développement que sur les investissements de renouvellement. Il s'agit dans certains cas de rattraper un retard en infrastructures pour répondre aux effets multiples de la congestion (**Espagne, Italie, Hongrie, Royaume-Uni**). Dans d'autres, de parachever le maillage stratégique en infrastructures, notamment pour les corridors européens (**France, Pays-Bas, Allemagne, Suède**). Dans d'autres encore, de favoriser les transferts modaux (**Suède, Suisse, France**).
- Dans tous les pays, on note une préoccupation accrue sur la pérennité du financement des infrastructures, et une volonté d'inclure de nouveaux mécanismes de financement y compris dans les pays qui par tradition financent essentiellement leur investissement par le budget général (**Pays-Bas, France, Suède, Allemagne**).
- Les nouveaux systèmes de financement se basent sur la participation de l'utilisateur (**Suisse, Allemagne, Espagne, Italie**), sur la création de fonds dédiés dont les ressources sont issues de l'activité du transport (**Suisse, Allemagne, France**) ou du budget général (**Pays-Bas**) par le développement de nouvelles concessions (**Espagne, Italie**) et sur l'apport du secteur privé, à travers des Partenariats Public/Privé.
- Il se constate une tendance à la délégation des compétences en transport de l'échelon étatique vers les collectivités locales et/ou les opérateurs privés/ publics et la question des ressources liées à la mise en oeuvre de cette évolution est au cœur des négociations.
- Cette décentralisation des compétences s'accompagne, plus ou moins, de transferts de montants financiers (**Pays-Bas, Italie, France**) et de capacités pour les collectivités à solliciter de nouvelles ressources auprès d'acteurs aussi divers que les usagers ou le secteur privé (**Espagne**, par exemple). L'accroissement des ressources régionales pour le financement des réseaux d'intérêt régional est au coeur des réformes envisagées aux **Pays-Bas**, à l'instar de l'actualité française.
- Les collectivités locales participent peu au financement des réseaux relevant de la responsabilité de l'Etat, alors que ce dernier contribue substantiellement au financement des réseaux d'intérêt régional ou local. La **France** se distingue toutefois des autres pays, car ses collectivités locales jouent un rôle important dans le financement des réseaux d'intérêt national tandis que la participation de l'Etat tend à décroître s'agissant du financement des réseaux d'intérêt régional ou local.

7-En résumé : Les principaux enseignements à retenir de l'étude

Contexte

- Les transports sont une **préoccupation des pouvoirs publics** dans chaque pays.
- Le **développement du transport est capital** pour le fonctionnement de chacun des pays et de celui de l'Union européenne.
- On constate une **corrélation** étroite entre le **développement économique** et la **croissance des transports**.
- Les transports en Europe sont en croissance constante.
- Partout les pays doivent faire face à la **croissance de la mobilité** et répondre à des contraintes de **gestion** de court, moyen et long terme sur certains axes interurbains, dans des grosses agglomérations ou sur certaines plates-formes portuaires et aéroportuaires.
- Les transports (réseaux et services) sont par excellence un secteur de **compétences partagées** entre l'Europe, l'Etat, les opérateurs publics/privés et les collectivités locales. L'implication de la puissance publique est généralement très forte.

Planification

- Dans les pays étudiés, les processus de planification présentent tous un **cadre de programmation** avec un horizon **à long terme**, avec toutefois une **difficulté flagrante de mise en oeuvre** (essentiellement pour des raisons budgétaires). Le long terme varie de 2010 à 2025.
- Certains pays disposent d'une **tradition planificatrice** avec des documents d'orientation régulièrement élaborés et révisés. C'est le cas de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de la Suède. Ils s'inscrivent pour la plupart dans des objectifs de **développement durable** (rééquilibrage modal, résorption de la congestion, considérations environnementales) et dans un contexte de **marché européen élargi**.
- Les documents de planification sont adoptés par **voie parlementaire** (Pays-Bas, Suède), par **référendum** populaire (Suisse), par le **gouvernement** afin d'accélérer le processus (Espagne) et nécessitent parfois **l'accord des régions** (Italie, Pays-Bas). Ils comportent pour la plupart une liste d'actions prioritaires avec une programmation financière.
- La planification existe aussi au **niveau régional et local**, sous l'impulsion des collectivités locales. Dans de nombreux pays (Allemagne, Espagne, France, Pays-Bas, Suède et Suisse), elle prend place dans un cadre établi. Ce cadre peut fluctuer comme en Italie. Le Royaume-Uni a engagé très récemment ce type de procédure.
- La planification régionale doit le plus souvent être **compatible** avec la planification nationale.

Déréglementation

- Les processus de déréglementation, conformément au droit européen, s'appliquent dans la **plupart des pays** étudiés. Ces processus ont aussi pour objectif de transférer la gestion des infrastructures (maintenance, exploitation) à des opérateurs publics ou privés et d'encourager l'amélioration de **l'efficacité** et de la **productivité** de l'ensemble des secteurs du transport dans un souci de **rééquilibrage modal**.

Investissements et financement

- La plupart des pays ont décidé de **programmes d'investissement ambitieux** pour les infrastructures de transport en application d'orientations arrêtées lors de démarches de planification de moyen et long terme (Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni, France, Pays-Bas, Suède, Suisse).
- Les enjeux financiers portent autant sur les **investissements de développement** que sur les investissements de **renouvellement**. Il s'agit dans certains cas de **rattraper un retard** en infrastructures pour répondre aux effets multiples de la congestion (Espagne, Italie, Hongrie, Royaume-Uni). Dans d'autres, il s'agit de **parachever le maillage** stratégique en infrastructures, notamment pour les corridors européens (France, Pays-Bas, Allemagne, Suède). Enfin, l'ambition est parfois de **favoriser les transferts modaux** par des investissements spécifiques ferroviaires ou fluviaux (Suède, Suisse, France).
- Dans tous les pays, on note une préoccupation accrue sur la **pérennité du financement** des infrastructures et une volonté d'inclure de nouveaux mécanismes de financement, y compris dans les pays qui par tradition financent leurs investissements par le budget général (Pays-Bas, France, Suède, Allemagne).
- Si le financement s'opère encore essentiellement par le budget général (voire intégralement comme aux Pays-Bas), de nouveaux systèmes de financement sont souvent envisagés. Ils se basent sur la **participation de l'usager** (Suisse, Allemagne, Espagne, France, Italie) - par la création de fonds dédiés ou d'agences de financement dont les ressources sont issues de l'activité du transport (Suisse, Allemagne, France) ou par le développement de nouvelles concessions (Espagne, Italie) - et sur **l'apport du secteur privé**, à travers des Partenariats Public/Privé.

Implication des collectivités locales

- Il se constate une **tendance à la décentralisation ou à la délégation des compétences en transport** de l'échelon étatique vers les collectivités locales et/ou les opérateurs privés/publics. La question des ressources liées à la mise en œuvre de cette évolution est au cœur des négociations.
- Cette décentralisation des compétences s'accompagne, plus ou moins, de **transferts de montants financiers** (Pays-Bas, Suède, Italie) ou de capacités pour les collectivités à solliciter de **nouvelles ressources** auprès d'acteurs aussi divers que les usagers, les institutions européennes (Belgique) ou le secteur privé (Espagne). L'accroissement des ressources régionales pour le financement des réseaux d'intérêt régional est au cœur des réformes envisagées aux Pays-Bas, à l'instar de l'actualité française.
- Les collectivités locales participent peu au financement des réseaux relevant de la responsabilité de l'État, alors que ce dernier contribue substantiellement au financement des réseaux d'intérêt régional ou local. La **France** se distingue toutefois des autres pays, car ses collectivités locales jouent un rôle important dans le financement des réseaux d'intérêt national tandis que la participation de l'Etat tend à décroître s'agissant du financement des réseaux d'intérêt régional ou local.

Conclusion : Les propositions de TDIE

Trois constats :

- 1- La **corrélation** étroite entre le **développement économique** et la **croissance des transports** - qui est constante en Europe - est confirmée.

- 2- Partout les pays doivent répondre à des phénomènes de **congestion**, qui doivent être résorbés dans un objectif de développement durable.

- 3- Dans tous les pays, on note une préoccupation accrue sur la **pérennité du financement** des infrastructures et une volonté d'inclure de nouveaux mécanismes de financement.

Quatre propositions :

1- La France doit se doter :

- d'une **vision à long terme et actualisée** des besoins de transport
- d'une **programmation des réalisations** en infrastructures
- d'une **évaluation** de leur mise en oeuvre

Pour cela, TDIE propose :

- d'actualiser les réflexions et les scénarii qui ont fondé les décisions prises lors du CIADT du 18 décembre 2003
- d'adopter un schéma multimodal de transport intégrant les infrastructures nationales avec leurs connexions européennes.

2- S'il appartient à l'Etat de définir sa vision stratégique à long terme, il ne saurait y avoir de décision d'orientation sans impliquer le Parlement et les collectivités territoriales.

Le rôle du **Parlement** français doit être renforcé sur :

- les grandes décisions de planification et de programmation,
- le contrôle de leur mise en application

Les **collectivités locales** devraient être systématiquement consultées en amont et de faire valoir leurs priorités.

3- La pérennité des engagements financiers doit être assurée par la création de **fonds d'investissements**, alimentés par des **ressources affectées**. La création au niveau de **l'Union Européenne** d'un Fonds d'Intervention dédié aux infrastructures alimenté en partie par un prélèvement sur l'usage des infrastructures et des moyens de transport doit être étudié, au vu des expériences suisses, allemandes et françaises.

4- Une **réforme des moyens financiers des collectivités locales** est aujourd'hui incontournable. Il faut leur permettre d'assurer leurs investissements en faveur des transports et de leurs infrastructures.