



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1
31 mai 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner
les tendances et l'économie des transports
(Quinzième session, 2-4 septembre 2002,
point 5 de l'ordre du jour)

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Communication des Gouvernements des Pays-Bas et du Royaume-Uni

Note: À sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs, faisant droit à une précédente décision prise lors de sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de distribuer le questionnaire sur les principaux critères concernant la détermination des faits nouveaux et importants survenus dans le domaine des transports intérieurs des pays membres et présentant un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

* * *

A-1: Objectifs externes (aménagement du territoire, développement régional, etc.) et

A-9: Plans de transports urbains et suburbains

L'infrastructure a un impact majeur sur le développement de l'urbanisation et de l'économie aux Pays-Bas. Or, il y a de moins en moins d'espace disponible dans les régions connaissant une forte croissance spatiale et économique, notamment la principale conurbation du Randstad (zone densément peuplée à l'ouest du pays), la province du Noord Brabant et l'est du pays. Des solutions efficaces et bien adaptées aux zones urbaines sont essentielles si on veut créer un cadre de vie agréable et préserver le dynamisme des villes et des cités. Un système de contrôle de la circulation adapté et fiable est tout aussi impératif, tant aux heures de pointe qu'en dehors de celles-ci. Le cas échéant, l'infrastructure sera agrandie afin de faciliter le développement spatial et économique. Il existe également des plans visant à mettre en place une voie ferroviaire à grande vitesse pour améliorer les liaisons entre le nord du pays et la conurbation Amsterdam-La Haye-Rotterdam-Utrecht.

Les principales liaisons de cette conurbation sont essentielles à l'avènement d'une métropole unique et cohérente.

Pour faciliter la transformation des zones urbaines en une métropole unique, il faudra:

- De meilleures connexions routières;
- Une amélioration substantielle de la qualité du transport en commun;
- De bons systèmes de transfert permettant de passer de la voiture à la bicyclette, puis au transport en commun, et inversement.

La réalisation de cet objectif permettra également:

- De préserver le dynamisme des villes;
- De concentrer les aménagements près des grandes jonctions;
- De renforcer les aspects verts et bleus de la ceinture verte, avec des lacs et des canaux au centre de la conurbation du Randstad (cœur vert);
- De disposer d'excellents cadres de vie, où des maisons privées côtoieraient des centres économiques internationaux.

La réalisation des activités correspondantes se fait en étroite harmonie avec le cinquième Mémorandum sur l'aménagement du territoire. Des infrastructures de qualité assurant des liaisons avec les pays limitrophes revêtent également une importance cruciale pour la nouvelle métropole et ses principaux ports.

Les dernières années ont vu une réorientation des objectifs, des pouvoirs et des ressources de l'État en ce qui concerne la circulation et les transports. Or, les collectivités régionales dépendent du pouvoir central pour le financement de leurs projets et, d'une infrastructure régionale à une autre, il y a un grand écart entre les intérêts, les décisions et les crédits, ce qui fait

qu'il est difficile de peser le pour et le contre. Une décentralisation plus poussée semble donc inévitable. Dans ce contexte, il est impératif que le Gouvernement donne aux organes décentralisés plus de latitude et de ressources pour trouver des solutions viables aux problèmes régionaux. À cette fin, le plafond financier pour les décisions prises par les provinces et les collectivités visées par la loi-cadre relative aux projets d'investissement sera relevé, passant de 10 à 200 millions d'euros.

Une étude de faisabilité est également en cours sur la mise en commun des ressources opérationnelles pour le transport en commun et de celles destinées à l'infrastructure régionale, de façon à former un seul et vaste système d'affectation spéciale de crédits. Ainsi, les collectivités régionales mettent en place leur propre système intégré englobant l'investissement et l'exploitation.

Les fonds régionaux pour la mobilité offrent également des possibilités de mise en place d'un tel système intégré. Le financement de ces fonds relève du système de subventionnement groupé. La redevance aux heures de pointe procure également des recettes aux régions du Randstad concernées et les participants eux-mêmes peuvent contribuer aux fonds. La mise en place des fonds régionaux pour la mobilité donne aux organes gouvernementaux décentralisés une plus grande marge de manœuvre pour l'exécution du NVVP, notamment par les mesures suivantes:

- Installations pour bicyclettes dans des zones choisies;
- Parcs relais;
- Services de transport local et régional de marchandises;
- Mesures de sécurité de la circulation;
- Couloirs d'autobus;
- Autres installations régionales de transport public.

A-1: Faits nouveaux concernant les objectifs du Gouvernement intéressant l'ensemble des transports intérieurs et

A-7: Mesures visant à accroître la rentabilité et la productivité des opérations de transport

Investissement dans les infrastructures: Les mesures prévues dans le cadre du programme d'infrastructures et de transport pour la période 2000-2004 et la campagne pour l'accessibilité dans le Randstad permettront d'atteindre un niveau acceptable d'accessibilité nationale à l'horizon 2010. Il n'empêche cependant que la croissance continue de la mobilité exige une vision à plus long terme.

Utilisation plus rationnelle des routes, des voies ferrées et des voies navigables: L'utilisation optimale de l'infrastructure est une nécessité. Parmi les mesures qui seront prises à cet égard figurent la maîtrise de l'accès, la gestion des incidents et la communication d'informations en temps réel dans les véhicules. À plus long terme, les mesures possibles

porteront notamment sur la conduite de type compact, l'attribution flexible des voies et les systèmes automatiques de guidage de véhicules. L'utilisation du réseau ferroviaire peut être améliorée et des modifications mineures de l'infrastructure peuvent déboucher sur des gains de capacité relativement substantiels. Des gains de capacité peuvent également provenir d'innovations techniques à plus long terme, comme le renouvellement des systèmes de sécurité. Parallèlement, les voies navigables, qui figurent parmi les richesses naturelles du pays, peuvent être mieux exploitées aux fins du transport de marchandises. Les techniques de pointe en matière de contrôle et de sécurité du trafic favorisent également l'amélioration des opérations dans les aéroports et sur les voies navigables.

Conduite compacte autour des grandes villes: Les bouchons sont courants sur les rocades des grandes villes, où toute expansion est gênée par le manque d'espace, le niveau élevé des coûts et les pressions sur la communauté locale. La conduite compacte peut permettre d'y remédier, grâce à la transformation de deux voies larges en trois voies plus étroites. La vitesse maximale est réduite et la route peut supporter un trafic plus important.

Utilisation optimale des voies ferrées: Le système de sécurité actuellement utilisé sur les voies ferrées limite la possibilité de rapprocher les trains. L'installation d'un nouveau système de sécurité et de contrôle permet de faire circuler un plus grand nombre de trains sur des tronçons donnés, et sans risque supplémentaire. Si on y ajoute une élaboration sophistiquée des horaires, on obtient une plus grande fréquence de services.

Mise en réserve et construction: Pour l'expansion de l'infrastructure, des espaces sont mis en réserve le long des lignes existantes; dans les zones dépourvues de liaison, des espaces sont également mis en réserve pour la construction de nouvelles lignes. Dans le domaine ferroviaire, une étude est prévue au sujet des lignes Hanze et Zuiderzee ainsi que de la liaison métropolitaine (conurbation Amsterdam-La Haye-Rotterdam-Utrecht). Des itinéraires sont également prévus pour relier un nombre limité d'importants axes de transport de marchandises avec l'Allemagne et la Belgique. Les facteurs coût, le morcellement de la campagne et l'opposition de l'opinion publique font qu'il est de plus en plus difficile de construire de nouvelles lignes/infrastructures ferroviaires. Aussi devient-il stratégiquement important de mettre en réserve des espaces le long des autoroutes et des voies ferrées. Cette stratégie est également importante pour la réduction du bruit et de la pollution atmosphérique ainsi que pour la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

Là où les bouchons persistent en dépit d'une utilisation améliorée de l'infrastructure, le NVVP prévoit une capacité additionnelle le long des tronçons existants.

Troisième dimension: À l'avenir, une plus grande proportion des marchandises sera transportée par voie souterraine. Du reste, les avantages qu'offrent les pipelines pour le transport de gaz et de liquides sont bien connus. Grâce à la conteneurisation, à l'automatisation et au progrès dans l'organisation des activités de transport, on peut parfaitement envisager de nouveaux systèmes logistiques souterrains comme alternatives à court terme au mode routier. De toute évidence, la construction d'installations souterraines exige des investissements élevés et n'est possible que dans le cadre d'un partenariat entre les pouvoirs publics et le secteur privé, la contribution de l'État étant tributaire des avantages qu'en retirera le pays tout entier. C'est pour ces raisons que, pour l'instant, les Pays-Bas n'envisagent pas de mettre en place un réseau souterrain national.

Gestion de la mobilité: Cette expression renvoie à un train de mesures visant à optimiser l'utilisation de l'infrastructure existante tout en améliorant les possibilités d'accès au moyen des transports en commun et de la bicyclette. La gestion de la mobilité concerne au premier chef les collectivités locales et régionales. Les principales mesures à envisager sont les suivantes:

Politique relative à l'emplacement: Mieux prendre compte de la politique de la circulation et des transports lors du choix des sites des quartiers résidentiels et des quartiers des affaires. Cela suppose qu'un accent soit mis sur les possibilités d'accès par les transports en commun et la bicyclette, de façon à réduire la dépendance des habitants à l'égard de leur voiture. En planifiant autour du quartier des affaires, on favorise l'accès par différents moyens de transport.

Politique relative au stationnement: Renforcement de la coordination régionale et réglage dans ce domaine.

Gestion des transports: Des programmes régionaux donneront un nouvel élan à la gestion des transports autour des quartiers des affaires. Ces programmes, qui doivent être en harmonie avec les conditions de travail et les projets de protection de l'environnement, reposent sur l'usage de la bicyclette, les transports en commun et le covoiturage. Les progrès enregistrés dans les technologies de l'information et des communications rendront possibles les horaires souples et le télétravail.

Politique relative à la bicyclette: Les installations nécessaires à l'usage de la bicyclette seront améliorées, en particulier pour ce qui est du parcage des vélos et des pistes cyclables. On favorisera ainsi l'usage de la bicyclette comme solution efficace et écologique pour les courts déplacements, ainsi qu'en combinaison avec le transport en commun.

Rationalisation des transports: Le Gouvernement néerlandais encourage l'efficacité dans la logistique et la chaîne de transport de marchandises. Il faut moins de transports pour assurer le mouvement des produits vers leur lieu de destination. Pour ce faire, il faut améliorer la logistique, rapprocher la production du client et exploiter les TIC. Des études communes sur les réductions de coût sont en cours de réalisation, en concertation avec les milieux commerciaux et industriels. Une solution à long terme pourrait être d'intégrer la gestion des transports à un système de mobilité unique pour les entreprises.

Distribution en milieu urbain: La distribution des marchandises dans les villes sera améliorée (sur la base des résultats obtenus dans le cadre du programme de distribution en milieu urbain).

A-2: Faits nouveaux en matière d'organisation concernant les mesures prises pour atteindre les objectifs de la politique des transports.

Au Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau, la formulation des politiques a pour point de départ les desiderata et les valeurs de l'usager. Des valeurs sociales telles que l'accessibilité, la sécurité et la qualité de vie sont prises en compte dans toutes les étapes du processus décisionnel, auquel sont associés les citoyens, les milieux d'affaires et les organisations sociales. Le dialogue constructif est préféré au diktat et les rôles du ministère en tant que directeur, contrôleur et législateur gagnent en importance.

Partage des responsabilités entre les citoyens et les pouvoirs publics dans le domaine de la sécurité de la circulation: Les entorses aux règles de la circulation relèvent en partie d'un comportement dangereux, et les citoyens peuvent être tenus responsables de leurs actes. Dans le cadre de l'élaboration des lois et de l'exécution des programmes de sécurité de la circulation, l'accent sera davantage mis sur le fait que les parties concernées doivent assumer leurs propres responsabilités.

Décentralisation là où c'est possible, centralisation là où c'est impératif: Les autorités provinciales et municipales recevront un plus grand pouvoir de décision dans les politiques régionale et locale. Des fonds régionaux en faveur de la mobilité seront créés, et les collectivités régionales et locales seront habilitées à décider de l'utilisation de ces fonds et à arrêter les mesures qui en bénéficient dans les domaines des transports et de la circulation.

La gestion des ressources en eau (zone côtière, fleuves, etc.) est déléguée aux provinces, aux villes et aux services des eaux de district.

Les rapports entre les pouvoirs publics et le marché évoluent. Certes, le Gouvernement garde la responsabilité de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, de la réglementation et de l'évaluation de la conjoncture à l'échelle de la communauté. Mais, de plus en plus, il se contente de poser le cadre au sein duquel les différents acteurs sont censés adopter leurs propres solutions et offrir leurs services. Le libre jeu des forces du marché, la promotion de meilleures politiques d'acquisition, la création de coentreprises secteur public/secteur privé et la privatisation sont autant de piliers de cette politique gouvernementale davantage axée sur l'entreprise.

L'État assure un degré suffisant d'accessibilité, défini en termes de rapidité et de fiabilité. En outre, une plus grande marge de manœuvre peut être donnée à l'initiative privée et/ou aux collectivités régionales et locales. La nouvelle loi sur le transport de voyageurs (2000) et la loi sur les concessions en matière de transport de voyageurs ouvrent de nouvelles perspectives pour le transport urbain et régional ainsi que pour le transport ferroviaire régional, notamment grâce à un système d'octroi de licences.

Parmi les autres exemples, on peut citer la libéralisation du marché postal et du transport ferroviaire de marchandises (dans le contexte européen) ainsi que la privatisation de l'aéroport Schiphol d'Amsterdam. Le Gouvernement a conclu avec la Régie des chemins de fer néerlandais un accord en matière de résultats/performance, premier du genre en Europe, pour la période allant jusqu'en 2010. Les principales conditions fixées sont un meilleur rendement aux heures de pointe et une plus grande ponctualité.

Le principe fondamental sur lequel repose le développement futur de l'aviation aux Pays-Bas est une nette séparation des responsabilités entre le secteur de l'aviation (exploitant des aéroports, contrôle de trafic aérien et compagnies aériennes), d'une part, et l'État, d'autre part. C'est à l'État que revient la responsabilité d'élaborer les cadres d'orientation, sous forme de réglementations relatives aux aéronefs, aux questions opérationnelles, aux différents secteurs de l'aviation et aux équipages. Des contrôles sont effectués dans le but de vérifier si les activités de la compagnie sont conformes aux conditions prévues dans la licence.

Partenariat entre le secteur public et le secteur privé, sous la direction du

Gouvernement: On peut citer comme exemples l'appel d'offres et la construction de la ligne à grande vitesse (HSL), la construction et l'exploitation de lignes à péage, un mode différent de financement des projets d'infrastructure, la promotion de l'innovation technologique (autres gouvernements et partenaires privés), les horaires souples et le télétravail, le covoiturage, etc.

À l'échelle internationale: De plus en plus, la politique nationale est formulée dans un cadre européen ou mondial, par exemple,

- Les systèmes de transport (réseaux transeuropéens);
- L'environnement (pollution);
- L'aviation et le transport maritime: le Ministère joue un rôle important au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI);
- La technologie et l'innovation, notamment le cinquième programme-cadre, le système Galileo;
- Afin de présenter à l'étranger l'expertise et le savoir-faire néerlandais en matière d'hydraulique et de gestion des ressources en eau, le Ministère coopère avec d'autres gouvernements, entreprises, instituts de recherche et organisations dans le cadre du programme «Partenaires pour l'eau».

L'action du Ministère: Tout en s'appuyant, à maints égards, sur ceux qui l'entourent pour mener à bien sa politique, le Ministère s'engage à faire preuve de professionnalisme, de transparence et d'esprit de coopération. La société doit savoir à quoi s'attendre; en outre, le Ministère se veut un partenaire fiable des milieux d'affaires et exige de ses employés qu'ils prennent conscience des responsabilités qui sont les siennes.

À cet égard, le Gouvernement préconise un débat objectif sur les transports, au moyen d'un système national de modélisation (LMS), grâce auquel les différentes politiques possibles peuvent être évaluées et on peut avoir une vue d'ensemble des conséquences de la politique de tarification et des projets d'infrastructure sur la circulation. Un CD-ROM a été mis au point afin de donner une plus grande publicité au modèle et à ses résultats.

Les analyses effectuées à l'aide de ce modèle constituent une importante contribution aux analyses coûts/avantages.

De plus, l'organisation du Ministère doit être transparente. La création de l'Inspection des transports, des travaux publics et de la gestion des ressources en eau, coiffée par un inspecteur général, ainsi que la réorganisation de la Direction générale de l'aviation civile consacrent une nette séparation entre la formulation des politiques, leur mise en œuvre et le contrôle de leur application.

Afin d'éviter que la politique énoncée dans le NVVP soit trop rigide ou statique, on veillera, dans les années à venir, à ce que ses volets dynamiques et flexibles s'adaptent à l'évolution de la situation. En effet, la flexibilité est un des principes de la politique gouvernementale des Pays-Bas, dont plusieurs volets ont une dimension internationale.

A-3-1: Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour accroître la sécurité

Le Plan national de la circulation et des transports: Ce plan, élaboré par le Gouvernement, comprend un volet relatif à la sécurité de la circulation routière. Les mesures qui y sont proposées ont fait l'objet d'un examen et d'une évaluation approfondis, avec le concours de la population et des collectivités. C'est seulement à l'issue de ce processus que le Gouvernement a arrêté sa position à l'automne de l'année dernière. Le plan est actuellement examiné par le Parlement, qui doit prendre sa décision finale dans quelques semaines. D'une manière générale, le NVVP couvre la période allant jusqu'en 2020, tandis que le volet relatif à la sécurité de la circulation routière porte jusqu'en 2010, avec l'obligation de formuler, entre 2006 et 2008, de nouveaux objectifs pour l'horizon 2020.

Le principal enseignement que l'on peut tirer du NTTP est celui-ci: la mobilité a une fonction importante au sein d'une société moderne, mais elle n'en a pas moins un certain nombre d'effets négatifs. C'est pourquoi le Gouvernement cherche à faire face à la croissance de la mobilité tout en améliorant la sécurité et la qualité de vie. Pour ce faire, il s'appuie sur les mesures suivantes: utilisation accrue de l'infrastructure existante; développement de l'infrastructure là où des bouchons persistent en dépit de la rationalisation de l'utilisation; politique tarifaire basée sur des coûts variables et différenciés; enfin, création d'un lien entre l'usage et la redevance. Les techniques de pointe contribueront également à l'amélioration de l'accessibilité, de la sécurité et de la qualité de vie.

Principales stratégies en matière de sécurité: La démarche suivie à cet égard peut être résumée comme suit:

1. Approche intégrée de la sécurité: d'une part, les mesures gouvernementales visant à influencer directement l'usager de la route (éducation, contrôle, campagnes) et, d'autre part, la route et son environnement. Par environnement, on entend non seulement la qualité de l'infrastructure et du véhicule, mais aussi les conditions socioéconomiques (réseau/rapports sociaux, employeurs, etc.), l'aménagement du territoire et la politique générale en matière de transport et de circulation (y compris les politiques tarifaires, etc.).
2. Partage des responsabilités entre le Gouvernement central et les collectivités régionales ou locales, selon le principe «décentraliser là où c'est possible, centraliser là où c'est nécessaire». Les moyens financiers sont décentralisés et les autorités locales ou régionales assument le coût des volets dont ils sont responsables. Il s'agit également de «traduire» l'objectif national de réduction du nombre de victimes en objectifs concrets pour les régions (provinces et autres entités régionales responsables). Ces collectivités sont tenues d'élaborer et de formuler, de concert avec les directions régionales du Ministère des transports, les mesures à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs régionaux.

Il existe un programme dit «Sécurité durable», qui est une approche systémique reposant sur les principes suivants: catégorisation du réseau routier; usage monofonctionnel;

infrastructures plus sûres. La priorité est également donnée aux mesures visant à influencer le comportement des usagers de la route, y compris le renforcement des mesures de contrôle. On est ensuite passé au programme dit «Sécurité durable 2», qui est une approche sophistiquée et novatrice fondée sur les risques, c'est-à-dire sur les points noirs, mais qui est aussi liée au nombre d'accidents, au nombre de véhicules-kilomètres, etc. En revanche, le programme dit «Sécurité durable», lors de son démarrage il y a quelques années, ne comportait que des mesures portant sur des domaines où leur application serait aisée. Le programme «Sécurité durable 2» est quant à lui davantage axé sur les mesures susceptibles de donner les meilleurs résultats en matière de sécurité.

Les techniques de pointe concernant les véhicules constituent des éléments essentiels de la politique de sécurité de la circulation. À cet égard, on s'attache à favoriser de nouveaux travaux de recherche-développement, grâce à la participation à des projets pilotes (internationaux), comme l'adaptation intelligente de la vitesse, l'élaboration de normes internationales, etc.

Objectifs en matière de réduction du nombre de victimes: On vise, pour 2010, une baisse à un maximum de 750 décès (contre 1 090 en 1999). L'objectif à long terme est bien entendu une baisse à zéro décès. En ce qui concerne les hospitalisations, on vise, pour 2010, une baisse à un maximum de 14 000 (contre 18 600, après correction pour sous-évaluation, en 1999).

Angle mort pour les camions et les fourgonnettes: Pour les conducteurs de camion et de fourgonnette, la visibilité sur le côté droit est limitée; pour les conducteurs des plus gros camions, c'est la visibilité à l'avant qui est limitée. Pour y remédier, les conducteurs dépendent de rétroviseurs ou regardent par la vitre. Or, cette vue ne couvre pas tout le côté droit du véhicule ni l'avant. En fait, une bonne partie de cette zone reste sans visibilité. C'est ce qu'on appelle communément l'angle mort pour les camions et les fourgonnettes, problème bien connu de la plupart de ceux qui travaillent dans le secteur des transports. Malheureusement, sont encore plus nombreux ceux qui ignorent l'existence de ce problème. C'est le cas notamment de la quasi-totalité des usagers de la route ne conduisant pas de camion, en particulier les cyclistes, dont des enfants, et les conducteurs de cyclomoteurs. Lorsqu'ils tournent à droite, les conducteurs de camion en sont réduits à deviner, car ils n'ont pratiquement aucune visibilité. Parfois, les conséquences sont dramatiques.

Aux Pays-Bas, les accidents dus à l'angle mort font chaque année 30 morts et 90 blessés graves.

Il existe des solutions adaptées, notamment des miroirs et des systèmes de caméra, qui permettent de résoudre en grande partie le problème.

À l'heure actuelle, les miroirs et les systèmes de caméra pour angle mort sont mis en place sur une base volontaire aux Pays-Bas et le Ministère des transports accorde pour cela des subventions. Pour améliorer la situation de la circulation, les Pays-Bas se proposent d'anticiper les mesures envisagées à l'échelle européenne en adoptant au niveau national des textes législatifs concernant les camions.

Marchandises dangereuses: À la suite de la catastrophe causée par l'explosion d'artifices de divertissement dans la ville d'Enschede en 2000, le transport de marchandises dangereuses est devenu un enjeu politique majeur aux Pays-Bas. Autant le public que les politiques sont

préoccupés par les menaces qui pèsent sur les personnes vivant à proximité des axes empruntés par les marchandises dangereuses. Le Gouvernement travaille actuellement à l'élaboration de diverses mesures visant à limiter ces risques à un niveau acceptable. Les mesures envisagées ou étudiées portent notamment sur le renforcement des restrictions concernant l'aménagement du territoire, la fixation des itinéraires, la gestion de la circulation, l'obligation d'indiquer les activités à risque, la réduction des opérations de transport et la publication d'«atlas des risques». De même, la récente série d'accidents majeurs dans les tunnels d'autres pays européens ont amené le Gouvernement néerlandais à élaborer une législation relative à la construction et à l'exploitation en toute sécurité des tunnels.

Interdiction d'utiliser un téléphone portable en conduisant: Une campagne de sécurité a été lancée afin de faire connaître cette interdiction, en vigueur aux Pays-Bas depuis le 30 mars. L'utilisation d'un téléphone portable (non seulement composer un numéro mais aussi avoir l'appareil en main) est passible d'une amende de 138 euros. Les moyens utilisés pour cette campagne sont des panneaux d'affichage le long des routes, des spots publicitaires à la télévision et à la radio ainsi qu'un site Internet. Il ressort des travaux de recherche récemment menés que l'utilisation du téléphone portable par des conducteurs aux Pays-Bas fait une quarantaine de morts et 400 blessés par an.

A-3-2: Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour atténuer les atteintes à l'environnement portées par les différents modes de transport intérieur.

Incitation fiscale à l'utilisation de véhicules économiques et propres: Depuis le 1^{er} janvier 2002, les citoyens bénéficient d'une réduction fiscale lorsqu'ils achètent un véhicule neuf dont le rendement énergétique est supérieur à la moyenne. Cette réduction s'élève à 500 euros (label B) ou à 1 000 euros (label A). En outre, tout citoyen peut bénéficier d'une réduction de 250 euros si son véhicule neuf remplit déjà les conditions d'émission européennes pour 2005.

Internalisation des coûts externes: Le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des ressources en eau a récemment réalisé une étude sur les coûts sociaux marginaux des transports, en application du Livre blanc de l'UE sur le paiement équitable de l'utilisation des infrastructures.

L'étude s'est appuyée sur de nouvelles données et, en partie, sur les connaissances spécialisées concernant les questions méthodologiques. Des ateliers ont eu lieu aux fins de la formulation de politiques concrètes, concernant notamment la tarification dans le domaine routier et le paiement de droits d'émission dans le transport aérien et dans le transport par voies navigables.

Des efforts supplémentaires sont faits dans le domaine des limitations de vitesse. C'est ainsi que dans le cadre de l'application de la politique relative aux émissions de CO₂ aux Pays-Bas, il a été décidé de mieux faire respecter les limitations de vitesse sur les routes néerlandaises.

Transactions et transfert modal: Les Pays-Bas ont entrepris la mise en œuvre d'un projet «Transactions et transfert», dont les objectifs sont les suivants:

- Améliorer l'efficacité du parc automobile existant, des opérations de transport et des infrastructures de transport;
- Transférer (une partie de) l'accroissement de la demande de transport des modes routier et aérien (courtes distances) à des modes moins préjudiciables à l'environnement, notamment le rail, la navigation intérieure et le cabotage;
- Mettre en œuvre, en étroite collaboration entre les pouvoirs publics et le secteur, des mesures avantageuses sur toute la ligne et permettant aux sociétés de transport d'intégrer une dimension écologique à leurs activités quotidiennes.

Ce projet sera exécuté au moyen de mémorandums d'accord conclus entre le Gouvernement et le secteur, par la mise en œuvre d'activités techniques et logistiques pilotes et par les vérifications effectuées au niveau de chaque société de transport.

Prévention d'un trafic inutile: On a commencé à exécuter un programme visant à rendre plus efficace le transport des marchandises, d'une part en concentrant les chargements et, d'autre part, en empêchant les mouvements à vide des camions, des navires et des aéronefs.

Réduction du bruit: Plusieurs initiatives de lutte contre les nuisances sonores ont été lancées aux Pays-Bas.

1. Un programme novateur de réduction du bruit a démarré, doté d'un budget très important.
2. Le Gouvernement accorde des subventions aux collectivités locales qui souhaitent construire des routes moins bruyantes. Un budget annuel de 10 millions d'euros est prévu à cet effet.
3. Plusieurs activités sont en cours aux fins de la promotion d'un trafic ferroviaire moins bruyant. Elles visent notamment:
 - À mettre au point de nouveaux produits, tels que des freins silencieux et des dispositifs silencieux pour les roues et les rails;
 - À mettre au point des techniques moins bruyantes;
 - À élaborer de nouvelles normes maximales de bruit;
 - À mettre au point une classification du matériel ferroviaire.

Pour ce faire, on exécutera des projets de démonstration, on adoptera de nouveaux règlements concernant le bruit et on retirera progressivement le matériel bruyant.

Covoiturage: Le Gouvernement soutient le covoiturage aussi bien sur le plan fiscal que par des subventions accordées aux expériences visant à populariser ce mode de partage dans les centres-villes.

Essai d'équilibrage sur des bicyclettes: Les résultats d'un essai d'équilibrage sur des bicyclettes, exécuté par la Fédération des cyclistes («Fietsersbond»), sont utilisés pour évaluer et ensuite améliorer la qualité des voies cyclables dans les grandes villes des Pays-Bas.

A-4: Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour encourager une utilisation rationnelle de la capacité de transport existante.

Redevance fondée sur le kilométrage: Le NVVP contient une description des mesures prises par l'État pour faire face à la croissance de la mobilité ainsi que pour améliorer l'accessibilité, la qualité de l'environnement et la sécurité. À cet égard, il est essentiel de mettre l'accent moins sur le propriétaire du véhicule et davantage sur l'utilisation dudit véhicule et la pollution créée.

Le remplacement (d'une partie) de la taxe actuelle sur les véhicules par une redevance fondée sur le kilométrage constitue un moyen de réaliser cet objectif. Cette méthode de recouvrement des taxes est meilleure (accessibilité et qualité de l'environnement améliorées) et plus équitable (l'usager paie surtout en fonction du nombre de kilomètres parcourus). Cette politique est également mise en œuvre dans les pays limitrophes, même si c'est davantage dans le transport de marchandises par route. Les Pays-Bas sont les premiers à appliquer aux voitures particulières un système de tarification fondé sur le kilométrage.

Le présent document décrit essentiellement les réflexions actuelles et les modalités de l'adoption d'une redevance fondée sur le kilométrage. La conception même du système dépendra des travaux plus approfondis qui seront menés. Les choix arrêtés par le Gouvernement sont examinés dans les différents chapitres. Le présent document servira de guide à une collaboration plus poussée avec le secteur privé, les organisations gouvernementales et les groupes d'intérêt.

L'élaboration du système de tarification fondé sur le kilométrage reposera sur un certain nombre de principes. C'est ainsi que les recettes de l'État n'augmenteront pas (la pression fiscale sur l'ensemble des usagers de la route restera la même) et toutes les exonérations prévues par le système actuel continueront en principe à s'appliquer. Le système prévu fait qu'il est techniquement possible de différencier les taux, en fonction du temps et du lieu. Des décisions ponctuelles seront prises sur ces questions. L'introduction de cette différenciation entrera en vigueur après 2006. D'autres décisions suivront en ce qui concerne la prise en compte des coûts environnementaux. La redevance fondée sur le kilométrage est censée être une taxe s'appliquant à l'ensemble des véhicules hollandais, pour autant qu'ils soient utilisés aux Pays-Bas.

Les redevances dont le recouvrement obéira à ce système sont la taxe automobile (MRB), la taxe sur les voitures particulières et les motocycles (BPM) et l'eurovignette pour les poids lourds. Il peut également en être de même pour les droits de douane, ce qui renforcera le système de tarification et atténuera les effets négatifs aux frontières. Selon des calculs types, les conséquences optimales pour la société seraient une variation de l'ordre de 4,5 milliards d'euros (10 milliards de florins) des recettes fiscales chaque année. On obtiendra ce résultat en transformant l'ensemble du système de taxation des véhicules automobiles, l'eurovignette et une proportion des droits de douane. En outre, seul le quart de la BPM sera rendu variable, en partie pour éviter une perturbation du marché et garder le contrôle sur les achats de véhicules.

L'adoption du système de tarification fondé sur le kilométrage permettra d'améliorer l'accessibilité et la qualité du cadre de vie. Les calculs types montrent que le kilométrage et les émissions des véhicules seront réduits d'environ 10 % et que le nombre d'embouteillages par période de 24 heures baisseront d'un quart, par rapport à la situation qui aurait prévalu en 2020 sans l'adoption du nouveau système de tarification. Quiconque effectue sur sa voiture particulière moins de 18 000 km par an sera avantagé, tandis que seront pénalisés ceux qui roulent davantage (effet comportement). La richesse nationale augmentera de manière considérable. Un calcul plus détaillé de l'ampleur des coûts et des revenus est à l'étude dans le cadre d'une vaste analyse coût-avantages. Cette analyse prendra en compte les résultats de l'étude de marché qui sera entreprise prochainement.

La tarification fondée sur le kilométrage exige une technique entièrement nouvelle de recouvrement des taxes. L'étude de marché déjà entreprise montre que les entreprises jugent techniquement possible d'équiper les premiers véhicules de compteurs de mobilité dès 2004. Ils pensent également que, dès 2006, la tarification au kilométrage et les services complémentaires pourraient être opérationnels sur toute l'étendue du territoire néerlandais. Chaque véhicule doit être équipé d'un compteur de mobilité, qui enregistre le nombre de kilomètres parcourus et calcule la redevance à payer. À l'aide du compteur de mobilité, l'utilisateur pourra ensuite envoyer le montant payable à l'organisation chargée du recouvrement. Grâce à ce système, la confidentialité est garantie. Parce que chaque véhicule doit être équipé d'un compteur de mobilité, des perspectives de plus en plus nombreuses pourraient s'ouvrir pour des services complémentaires, allant de la réservation de places de stationnement et de la planification dynamique de l'itinéraire à l'assistance automatique en cas de panne.

Afin de faciliter l'adoption du système de tarification fondé sur le kilométrage, il importe de collaborer avec les partenaires au sujet de la mise au point du compteur de mobilité. À cet effet, une norme ouverte sera mise au point.

En ce qui concerne la prestation de services complémentaires, les partenaires exigeront des pouvoirs publics un engagement fort en faveur d'une tarification fondée sur le kilométrage. Les services complémentaires rendent possible le cofinancement du système. Au cours de la période à venir, les pouvoirs publics concrétiseront leur engagement grâce à la mise au point d'une norme ouverte, de concert avec les partenaires privés.

Importance capitale des transports publics pour des villes dynamiques: Le transport public est essentiel à l'accessibilité des zones urbaines. Dans les années à venir, des investissements conséquents seront consentis dans l'infrastructure urbaine, l'objectif étant d'améliorer l'utilisation et d'en rationaliser le développement. Dans les grands centres urbains, des systèmes à haute fréquence, rapides et sûrs, tels que des trains légers et des autobus de qualité, transporteront un nombre croissant de voyageurs. En attendant, des moteurs d'autobus beaucoup plus propres seront mis au point, de façon que le centre-ville garde son dynamisme et reste un cadre de vie agréable.

Davantage de choix dans le transport porte-à-porte: Les futurs voyageurs auront à choisir parmi un grand nombre de produits de transport individualisé ou collectif. C'est d'ailleurs l'un des objectifs de la politique de transport public. Parallèlement à la baisse du transport en commun, on assistera à un accroissement de la demande de services de transport public personnalisé. Il existe en effet des perspectives pour un transport en commun personnalisé. C'est

ainsi qu'on assistera à la naissance de nouveaux produits ou services qui rendront totalement inutile la voiture particulière du consommateur, à savoir la voiture «sur demande» ou le train à grande vitesse. Les consommateurs souhaitent un choix de niveaux de prix et de qualité, ce qui exige une offre de transport vaste et différenciée.

À cet égard, le concept fondamental est la chaîne de mobilité, c'est-à-dire l'utilisation de différents moyens de transport pour un même voyage. Plutôt que d'être obligé de laisser sa voiture à la maison, le consommateur ne l'utilisera que lorsque cela est pratique. Une solution serait de garer la voiture aux abords de la ville et de poursuivre son voyage en empruntant le tramway ou le métro. Les bicyclettes joueront également un rôle important. La vitesse de déplacement d'une station à une autre n'est pas la seule chose qui compte. Beaucoup plus importante est la qualité des moyens qui assurent le transport porte-à-porte du voyageur. Les entreprises traditionnelles de transport public auront également à relever le défi posé par les compagnies de louage et autres gestionnaires de la chaîne de transport.

Transports publics de qualité: Il convient d'améliorer sensiblement la qualité des transports publics. Un des moyens d'y parvenir consiste à introduire des améliorations dans les facteurs clefs tels que la fréquence et la rapidité. Mais tout aussi essentiels sont les éléments secondaires tels que le confort, l'image, l'accessibilité, l'atmosphère, la sécurité et l'intégration dans l'aménagement des villes. La sûreté et la sécurité à bord seront parmi les priorités majeures pour les années à venir. Il appartient aux autorités de créer les conditions propices au développement des transports publics. Quant aux entreprises de transport public, elles doivent relever le défi et chercher à améliorer leur part de marché en tenant compte de l'intérêt du consommateur. Les principes qui sous-tendent cette philosophie sont énoncés dans la nouvelle loi relative au transport des voyageurs et dans le mémorandum officiel ayant pour thème «Le troisième siècle du rail».

A-5: Mesures visant à encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports.

Nouveau style de conduite: Un programme a été lancé qui vise à promouvoir un nouveau style de conduite. Les objectifs visés sont les suivants: diminution des émissions totales et de la consommation de carburant grâce à des mesures techniques de réduction; ralentissement de la croissance du kilométrage parcouru par les véhicules; réduction des vitesses des véhicules et amélioration du comportement des conducteurs.

L'objectif principal est de réduire la quantité totale des émissions de CO₂ de la circulation routière d'environ 1,3 million de tonnes à l'horizon 2010. À cet égard, il convient de noter ce qui suit:

- La police routière et les organes judiciaires compétents doivent renforcer leurs moyens ainsi que l'équipement qu'ils utilisent pour poursuivre les conducteurs ne respectant pas les limitations de vitesse;
- Systèmes d'information à bord des véhicules et dispositifs de soutien à la conduite (économètre, ordinateur de bord, régulateur de vitesse);

- Campagne d'information publique et accord avec les industries de l'automobile et du pneumatique afin de relever les recommandations du fabricant relatives à la pression des pneumatiques;
- Campagne visant à encourager l'achat de véhicules économes en carburant et la formation des conducteurs à des techniques de conduite à haut rendement en carburant.

A-6: Principaux progrès techniques

Technologies clefs et renouvellement des systèmes: Par technologies clefs, on entend les progrès techniques qui contribuent à la solution des problèmes de circulation et de transport actuels. Ces progrès méritent d'être exploités consciencieusement, voire renforcés là où cela est possible. Les mesures d'encouragement en vigueur aujourd'hui seront transformées en un programme novateur indiquant les conditions préalables à l'obtention de subventions. À l'heure actuelle, les principales technologies clefs sont les suivantes:

- Ordinateur de bord pour la communication entre le véhicule et les installations le long de la route ainsi que pour l'identification électronique du véhicule;
- Informations en chaîne et paiement des services de transport à l'aide d'une carte à puce;
- Guidage automatique du véhicule, notamment les régulateurs automatiques de vitesse et l'adaptateur intelligent de la vitesse;
- Nouvelles techniques de propulsion, notamment les piles à combustible et les systèmes hybrides.

L'aménagement urbain, la combinaison de voitures particulières et du transport en commun, les jonctions multimodales, le transport public sur demande, le covoiturage et la modernisation de la circulation lente sont autant de nouveaux concepts qui seront développés à l'avenir.

Service d'information fluviale pour le transport par voie navigable: Tant les pouvoirs publics que le secteur privé rassemblent et exploitent des données sur les voies navigables et le mouvement des bateaux et des marchandises. Le recours aux ordinateurs et à la télématique de bord connaît une croissance rapide. Les partenaires sont convaincus que la collaboration et le partage de l'infrastructure d'information et de communication présentent des avantages pour tous. C'est pourquoi un concept de service d'information fluviale est en cours de formulation dans le cadre d'un plan stratégique. Les services d'information fluviale faciliteront la gestion du trafic, la planification et le suivi dans l'écluse, au terminal et en cours de route, la prévention des catastrophes et, éventuellement, la surveillance. Ce concept fait l'objet des projets INDRIS et COMPRIS de l'UE ainsi que de principes directeurs élaborés par l'AIPCN. Lors de la Conférence ministérielle paneuropéenne sur les voies navigables (Rotterdam, 2001), il a été demandé aux pays européens de créer un système paneuropéen d'information fluviale. Ce type de système appartient également aux mesures visées à la question A.I.4 du questionnaire, étant donné que grâce à lui le transport par voie navigable peut apparaître, aux yeux des expéditeurs, comme une alternative au transport routier.

Expérimentation d'une carte à puce: Selon près de 90 % des voyageurs, l'expérimentation d'une carte à puce dans 70 autobus de la ville de Groningue s'est révélée un succès. Les essais de paiement électronique dans le transport urbain et régional visent à préparer l'introduction à l'échelle nationale de la carte à puce en 2003. Les avantages cités par les voyageurs sont notamment les suivants: un crédit suffisant est toujours disponible, il est dorénavant inutile de faire la queue pour acheter des titres de transport pour plusieurs voyages et il n'y a plus d'arriérés de paiement. Les usagers reçoivent tous les deux mois un relevé de leurs voyages et le paiement se fait par prélèvement automatique.

Amélioration des liaisons ferroviaires entre l'ouest et le nord: Afin d'améliorer l'accessibilité des provinces septentrionales des Pays-Bas (Drenthe, Friesland et Groningue) et de favoriser leur développement économique et spatial, le Gouvernement souhaite relier l'ouest au nord du pays grâce à un train à grande vitesse ou à un train à sustentation magnétique. Le projet doit faire l'objet d'un appel d'offres. Parallèlement, on envisage de lancer une procédure d'analyse des itinéraires possibles, en tenant compte des intérêts des résidents locaux, de l'environnement et du paysage. On examinera également des solutions de rechange telles qu'une liaison interurbaine via la ligne Zuiderzee et une amélioration de la liaison actuelle avec le nord des Pays-Bas, raccordée à la ligne Hanze devant être prochainement construite. L'État a alloué à ce projet une enveloppe de 2 milliards 730 millions d'euros.

«Permis de conduire pour débutant»: Les Pays-Bas envisagent d'introduire un permis de conduire pour débutant dès les premiers mois de l'année 2002 afin d'améliorer la sécurité routière. Les nouveaux conducteurs peuvent perdre leur permis s'ils ont commis trois infractions graves dans les cinq ans qui suivent l'obtention de leur permis. En l'occurrence, le permis leur est retiré et il leur est demandé de subir à nouveau des tests de conduite et un examen théorique. S'ils échouent à l'un ou l'autre, leur permis est invalidé et ils doivent repartir de zéro pour obtenir un nouveau permis. Les nouveaux conducteurs devront également respecter une limite maximale d'alcoolémie de 0,2 ‰ (20 mg d'alcool pour 100 ml de sang). Du fait de leur manque d'expérience, les nouveaux conducteurs, généralement âgés de moins de 24 ans, sont plus souvent impliqués dans des accidents que les conducteurs chevronnés.

Interdiction de dépassement pour les camions: À compter du 1^{er} février, l'interdiction de dépassement pour les camions, qui s'applique déjà sur les 783 km d'autoroutes à deux voies, doit être étendue à un total de 1 011 km d'autoroutes, soit 54 % du réseau routier total. En outre, l'interdiction en vigueur sur les routes à très fort trafic s'appliquera dorénavant de manière continue de 6 heures à 19 heures. Une possible interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes à trois voies est également à l'étude.

A-11: Activités en matière de recherche économique

Des travaux de recherche menés sur cette question aux Pays-Bas se dégagent les principales conclusions ci-après:

1. La relation entre le transport et le développement économique est complexe. En effet, on ne saurait donner des réponses ni tirer des conclusions catégoriques à ce sujet sans tenir compte d'une vaste palette de questions intimement liées. [1]

2. Il existe des influences réciproques entre le transport et l'économie. Aux Pays-Bas, plusieurs modèles sont mis au point au sujet de cette relation complexe, notamment MOBILIEC, modèle économique régional néoclassique, et TIGRIS. En outre, plusieurs modèles d'équilibre général spéciaux sont actuellement en cours d'élaboration. [2]
3. Que le transport favorise le développement économique ne saurait être tenu pour une évidence. En effet, tout dépend de la situation spécifique du marché au sein comme en dehors du secteur des transports. D'une manière générale, lorsque les prix sont inférieurs aux coûts marginaux, on assiste à une surconsommation en matière de transport. On trouvera dans plusieurs rapports une vue d'ensemble des coûts marginaux du secteur des transports. [3 et 4]
4. D'une manière générale, l'expression «développement économique» renvoie non seulement à ce qu'il est convenu d'appeler «avantages pour les utilisateurs» mais également aux avantages plus vastes et aux coûts des transports. Aux Pays-Bas, on a recours à une analyse intégrée coûts-avantages, dans laquelle sont pris en compte les avantages pour les utilisateurs, les incidences économiques plus vastes, les effets externes et l'impact des avantages et des coûts sur les groupes d'utilisateurs. [5]
5. Les incidences économiques plus vastes des transports constituent un enjeu important aux Pays-Bas. La principale raison en est qu'il reste difficile de les appréhender et que l'incidence des avantages et des coûts des principaux projets de transport pourrait se faire se sentir à l'intérieur ou en dehors des frontières nationales. [5]
6. La question de l'évaluation rétrospective des transports a récemment figuré en bonne place dans les travaux de recherche et dans la formulation des politiques. [6]
7. La relation entre le transport, l'efficacité et les méthodes d'évaluation gagne en importance en raison des nouvelles méthodes comptables instituées par le Gouvernement néerlandais. [7]

Références

- [1] Is infrastructuur heilzaam voor de economische ontwikkeling (Le transport présente-t-il des avantages pour le développement économique?), 1999, Pb IVVS, Den Haag (texte disponible uniquement en néerlandais).
- [2] Vooren, F.W.C.J. van (1999), A policy orientated Model about Economy, Mobility, Infrastructure and Other Regional Features, WCTR, 1988, in: World Transport Research, vol. 4, pp. 43-56.
- [3] CE, 1999 Efficiente prijzen voor het verkeer (Efficacité des prix dans le secteur des transports), Delft (disponible uniquement en néerlandais).
- [4] VU, Kosten van Ruimtebeslag (Coûts de l'utilisation des espaces) 2001 (disponible uniquement en néerlandais).
- [5] Evaluation of infrastructural projects, Guide for cost benefit analysis, Research Program OEEI, On the Economic Effects of Infrastructure.

[6] CE/NEI (2001) *Lessen uit het verleden, Ex-post evaluaties van verkeer en vervoerbeleid* (Leçons du passé, évaluations rétrospectives de la politique des transports) (disponible uniquement en néerlandais).

[7] VBTB, *Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording* (De la politique budgétaire à la comptabilité), Ministère des finances (disponible uniquement en néerlandais).

A-12: Faits nouveaux concernant la planification ou la réalisation de grands projets d'infrastructure

Les investissements prévus en matière d'infrastructure de transport au cours des 10 années à venir se montent à 37 210 000 000 euros, dont 35 % pour les routes. L'amélioration de l'utilisation des capacités et l'application de nouvelles technologies constituent également deux concepts clefs dans le domaine des transports publics. Grâce à un nouveau système de sécurité (BB21), les trains pourront circuler de manière beaucoup plus rapprochée, ce qui permettra d'augmenter les fréquences. Des investissements importants seront consentis dans les systèmes de train léger, en particulier à l'intérieur et autour des grandes villes. Le Randstad, c'est-à-dire la conurbation ouest des Pays-Bas, doit devenir une métropole en forme de delta (Deltametropool), dotée d'un réseau de transports publics cohérent reliant les 4 grandes villes à 10 villes moyennes. Inutile de dire qu'il est essentiel que le Randstad ait de bonnes liaisons avec les régions qui l'entourent. Des efforts sont actuellement déployés pour améliorer cette accessibilité, à travers plusieurs projets en cours d'élaboration ou déjà dans la phase de construction, notamment les lignes à grande vitesse HSL-Zuid et HSL-Oost, la ligne Hanze et la ligne Zuiderzee.

Projets revêtant une importance particulière pour les Pays-Bas et le réseau transeuropéen:

Voie ferrée réservée au transport de marchandises dans le sud des Pays-Bas: «Rhin de fer» et «VERA/ligne 11».

Le «Rhin de fer» est une voie ferrée actuellement inutilisée qui relie le port d'Anvers (Belgique) à la région de la Ruhr (Allemagne), via les Pays-Bas. La mise en service de cette voie ferrée nécessite des investissements importants pour répondre aux exigences actuelles des usagers et se conformer aux règlements en matière d'environnement.

Le projet «VERA» fait partie d'une liaison ferroviaire entre les ports d'Anvers et de Rotterdam, qui prolonge la «ligne 11» spécialisée dans le transport de marchandises en Belgique vers la liaison ferroviaire néerlandaise entre Goes et Bergen op Zoom.

Projet «Maasroute»: Ce projet vise à améliorer la navigabilité de la Meuse (Maas) entre Ternaaien (Belgique) et Weurt (Pays-Bas), sur une longueur totale de 222 km, y compris les canaux suivants: Julianakanaal, Lateraalkanaal et Maas-Waalkanaal.

Projet «Zuiderzeelijn»: Ce projet désigne une liaison ferroviaire (HSL ou Transrapid) prévue entre l'aéroport d'Amsterdam et Groningue, dans le nord-est des Pays-Bas, avec d'éventuels embranchements vers Brême et Hambourg, en Allemagne.

En mars 2000 a officiellement démarré la construction de la ligne HSL-Zuid, tronçon néerlandais et belge de la ligne à grande vitesse qui reliera Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Bruxelles et Paris. La gestion du transport et des gares sera assurée dans le cadre d'une forme de

partenariat entre le secteur public et le secteur privé; un contrat de longue durée a été conclu avec une entreprise privée pour la conception, la construction, le financement et l'entretien du réseau ferroviaire technique de la ligne HSL.

La construction de la Betuweroute, voie ferrée réservée au transport de marchandises entre Rotterdam et la frontière allemande, se poursuit comme prévu.

Première route flottante aux Pays-Bas: La construction de la première route flottante aux Pays-Bas est prévue pour la fin de l'année. Il s'agira d'un tronçon expérimental ne dépassant pas 100 m sur un affluent de la Meuse et consistant en des pontons en aluminium reliés entre eux. Sur ces pontons, sera aménagée une route revêtue. La construction étant rigide, le trafic ne sera guère gêné par le mouvement. Dans un souci de sécurité, les pontons seront remplis de mousse de polystyrène pour qu'ils ne puissent pas couler. On prévoit que les voitures pourront rouler sur cette route flottante à une vitesse de 80 km/h. Les routes flottantes sont particulièrement adaptées comme déviation temporaire en cas de travaux d'entretien durables sur des ponts ou des routes, comme route d'accès dans des zones sujettes à l'inondation et comme liaison permanente dans des zones où le sous-sol manque particulièrement de solidité.

Signature du contrat relatif au Randstadrail: Le Ministère néerlandais des transports, des travaux publics et de la gestion des ressources en eau et les collectivités locales concernées ont signé le contrat définitif relatif au Randstadrail. Il s'agit d'un réseau ferroviaire léger qui relie La Haye, Rotterdam et Zoetermeer en utilisant les voies ferrées, les lignes de métro et de tramway existantes. Le Gouvernement apportera une contribution de 770 millions d'euros et les régions une enveloppe totale de 136 millions d'euros. Les travaux de construction démarreront en 2003 et les premiers voyageurs pourront utiliser la nouvelle ligne à partir de 2006.

A-13: Progrès de la méthodologie concernant les critères applicables pour établir l'ordre de priorité et la programmation des investissements d'infrastructure

En 1998, le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des ressources en eau et le Ministère des affaires économiques ont lancé un vaste programme de recherche sur les effets économiques des infrastructures. Ce programme a débouché sur la publication, en 2000, d'un manuel et de huit rapports sectoriels.

Le lancement de ce programme faisait suite à un débat passionné entre experts au sujet du rendement social des grands projets d'infrastructure. La disparité des approches et des définitions des effets expliquait en partie l'extrême variation des évaluations des conséquences des projets. Aussi le public a-t-il commencé à douter de l'utilité de tels projets. Or, les responsables politiques doivent se prononcer sur les projets de transport, et de telles décisions sont inévitablement assorties de grands risques, qui ont notamment trait aux incertitudes entourant la conjoncture et les effets. Dans de telles conditions, il importe de disposer d'une information fiable et appropriée. Le programme de recherche avait un double objectif:

1. Forger un consensus sur le cadre méthodologique de l'évaluation sociale des grands projets d'infrastructure;
2. Définir les méthodes permettant de déterminer les effets et leur contribution au bien-être social.

Suite à ce programme, le Gouvernement néerlandais a recommandé, pour les grands projets d'infrastructure, la réalisation d'une analyse coût-avantages devant servir de cadre à une description globale et transparente des conséquences du projet en question. Cette analyse coût-avantages à vocation sociale permet, en toute transparence, d'avoir une vue d'ensemble des effets directs ou indirects du projet. Loin de se substituer au processus décisionnel politique, elle vise surtout à rassembler toutes les informations pertinentes pour procéder, en utilisant des termes clairs et en se fondant sur des bases solides, aux évaluations qui sous-tendent les décisions politiques.

Grâce au programme de recherche sur les effets économiques des projets d'infrastructure, l'analyse coût-avantages traditionnelle s'est transformée en évaluation d'impact intégrale. Le manuel issu du programme fournit les outils nécessaires pour décrire et, le cas échéant, quantifier les effets et les incertitudes qui s'y rapportent. Le manuel permet également de déterminer la contribution au bien-être de la nation, y compris les effets de redistribution sociale.

Au cours des deux dernières années, le programme a servi à l'évaluation de plusieurs projets d'infrastructure. Sur la base des expériences ainsi accumulées, une évaluation du programme a été entamée cette année. Cette évaluation est axée sur le rôle du programme dans le processus décisionnel politique, son mode d'utilisation et le contenu du manuel qui en est issu. En attendant la publication du rapport final, les recommandations formulées portent essentiellement sur le processus et le contenu du manuel.

A-14: Faits nouveaux concernant le financement des projets d'infrastructure

Un fonds spécial a été créé aux Pays-Bas aux fins du financement des principales liaisons nationales, à savoir le Fonds pour les infrastructures.

Le Fonds pour les infrastructures, intégré au budget national, relève du Ministère des transports. Ses principales rubriques sont les suivantes: infrastructure terrestre, infrastructure maritime et fluviale (se rapportant au transport), projets de grande envergure et contribution à d'autres budgets des Ministères des transports et de l'environnement ainsi qu'au Fonds pour le renforcement économique. Le montant total des dépenses pour l'exercice 2002 s'élève à 5 990 891 000 euros. Le chapitre XII du budget national, qui porte également sur l'infrastructure maritime et fluviale, relève lui aussi du Ministère des transports.

En outre, le Ministère des transports peut faire appel au Fonds pour le renforcement économique, qui est alimenté par les parts détenues par l'État dans des entreprises, les profits tirés du gaz naturel et les recettes provenant des ventes publiques.

Le Ministère des transports peut également tirer profit des possibilités offertes par le partenariat public-privé, afin d'améliorer le rendement et l'efficacité. L'intégration du financement public et privé contribuera à la création d'une valeur ajoutée.

L'infrastructure locale et régionale est essentiellement financée par le Fonds pour les municipalités et le Fonds régional.

B. Statistiques

B a) Effectifs du secteur des transports et des communications (en milliers)

Année	Nombre d'employés
1994	387
1995	379
1996	396
1997	393
1998	409
1999	433
2000	435

Source: Office des statistiques des Pays-Bas, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

B b) Investissements totaux dans le secteur des transports

Dépenses de l'État en ce qui concerne les routes et les voies navigables

Autorité chargée de l'entretien routier	Routes ou voies navigables	Année	Investissement (en millions d'euros)
Gouvernement	Routes	1996	633
		1997	673
		1998	1 110
		1999	1 019
	Voies navigables	1996	92
		1997	110
		1998	133
		1999	128
Province	Routes	1996	94
		1997	123
		1998	154
		1999	167
	Voies navigables	1996	14
		1997	10
		1998	15
		1999	27
Municipalités	Routes	1996	927
		1997	1 094
		1998	1 204
		1999	1 338
	Voies navigables	1996	10
		1997	11
		1998	14
		1999	10

Autorité chargée de l'entretien routier	Routes ou voies navigables	Année	Investissement (en millions d'euros)
Services des eaux de district	Routes	1996	12
		1997	10
		1998	9
		1999	11
	Voies navigables	1996	0
		1997	0
		1998	0
		1999	0
Autres autorités	Routes	1996	19
		1997	32
		1998	2
		1999	1
	Voies navigables	1996	-
		1997	-
		1998	-
		1999	-

Dépenses et recettes des collectivités locales (en millions d'euros)				
Année	Objet			
	Routes	Voies navigables et ports	Services de transport	Trafic aérien
1987	1 152	247	1 815	29
1988	1 191	341	1 817	37
1989	1 286	285	1 826	34
1990	1 355	324	1 909	48
1991	1 353	395	2 074	44
1992	1 427	442	2 166	59
1993	915	401	2 243	161
1994	1 096	450	2 790	232
1995	1 098	460	2 484	112
1996	1 214	405	2 826	80

Source: Office des statistiques des Pays-Bas, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

B c) Mobilité de la population néerlandaise

Mobilité totale (en millions de km)		
	Année	
	1999	2000
Total	186,6	186,6
Voiture (conducteur)	88,4	89,1
Voiture (passager)	52,9	52
Train	15	15,4
Autobus/tramway/méto	7,5	7,5
Motocycle	1,1	1
Bicyclette	13,1	13,1
Marche à pied	3,9	3,9
Autre	4,7	4,6

Nombre total de passagers aux aéroports néerlandais (en chiffres absolus)			
	Année		
	1999	2000	2001
Tous aéroports confondus	37 704 030	40 768 990	40 789 564
Schiphol	36 425 113	39 270 610	39 309 441
Rotterdam	607 167	696 612	747 827
Eindhoven	288 294	340 606	278 517
Maastricht	293 288	382 896	359 559
Groningue	90 168	78 266	94 220
Nombre d'arrivées aux Pays-Bas (en chiffres absolus)			
Total	18 818 866	20 308 855	20 349 093
Schiphol	1 818 615	1 958 014	1 962 904
Nombre de passagers partant des Pays-Bas avec indication de la destination (en chiffres absolus)			
Eindhoven	152 826	176 773	145 728
Maastricht	145 436	208 978	199 538
Groningue	44 753	38 487	49 105

Source: Office des statistiques des Pays-Bas, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

**B d) Tonnage des marchandises transportées en trafic national et international,
1998-2000 (en milliers de tonnes)**

Mode de transport	Année	Tonnage des marchandises transportées en trafic national et international	Tonnage des marchandises transportées en trafic national
Total	1998	1 378 507	530 279
	1999	1 425 268	584 998
	2000	1 456 765	571 993
Maritime	1998	407 456	-
	1999	397 310	-
	2000	424 536	-
Voie navigable	1998	317 458	97 724
	1999	312 381	99 062
	2000	315 061	102 029
Route (total)	1998	545 663	427 989
	1999	608 419	481 303
	2000	584 595	464 746
Véhicule particulier	1998	130 312	123 346
	1999	152 560	143 829
	2000	153 446	144 565
Véhicule de transport routier	1998	415 350	304 643
	1999	455 860	337 474
	2000	431 149	320 181
Rail	1998	25 197	4 566
	1999	25 184	4 633
	2000	28 063	5 219
Aviation	1998	1 202	-
	1999	1 219	-
	2000	1 268	-
Pipeline	1998	81 532	-
	1999	80 755	-
	2000	104 017	-

Source: Office des statistiques des Pays-Bas, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

B e) Longueur des réseaux

Longueur des fleuves et canaux navigables (en km)				
Année	Total	Fleuves	Canaux	Autres
1987	4 832	841	3 531	460
1988	4 829	841	3 528	460
1989	5 043	841	3 742	460
1990	5 052	841	3 751	460
1991	5 052	841	3 751	460
1992	5 046	841	3 745	460
1993	5 046	841	3 745	460
1994	5 046	841	3 745	460
1995	5 046	841	3 745	460
1996	5 046	841	3 745	460
1997	5 046	841	3 745	460
1998	5 046	841	3 745	460

Longueur du réseau ferroviaire (en km)			
Année	Total	Lignes électrifiées	À deux ou plusieurs voies
1987	2 790	1 913	1 748
1988	2 810	1 939	1 774
1989	2 810	1 939	1 774
1990	2 780	1 939	1 774
1991	2 780	1 939	1 774
1992	2 791	1 987	1 771
1993	2 811	1 987	1 828
1994	2 813	1 991	1 831
1995	2 813	-	1 835
1996	2 813	-	1 853
1997	2 805	-	1 853

Longueur du réseau de routes revêtues (en km)					
Année	Total	Routes nationales	Autres routes nationales importantes	Routes régionales	Autres routes
1987	99 656	-	-	-	-
1988	100 892	1 987	2 297	8 759	87 849
1989	101 875	-	-	-	-
1990	102 860	-	-	-	-
1991	103 845	-	-	-	-
1992	104 831	2 118	2 140	8 361	92 210
1993	106 961	-	-	-	-
1994	109 091	-	-	-	-
1995	111 221	-	-	-	-
1996	113 419	2 208	998	6 910	103 304
1997	115 617	-	-	-	-

Source: Office des statistiques des Pays-Bas, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

B f) Matériel de transport

Nombre de motocycles au 1^{er} janvier 2001 (en chiffres absolus)

Année de fabrication	Nombre
1990	17 628
1991	20 787
1992	22 598
1993	22 711
1994	18 145
1995	16 373
1996	16 459
1997	15 728
1998	14 058
1999	17 125
2000	18 096

Nombre de voitures particulières au 1^{er} janvier 2001 (en chiffres absolus)

Année de fabrication	Type de combustible					Total
	Essence	Diesel	GPL	Électricité	GNC*	
1990	333 204	29 025	17 499	-	-	379 728
1991	360 275	34 124	19 596	4	1	414 000
1992	368 755	44 868	25 323	3	-	438 949
1993	298 863	34 879	22 095	2	3	355 842
1994	325 703	44 538	27 028	4	3	397 276
1995	327 835	55 080	28 776	4	1	411 696
1996	343 083	65 476	29 898	-	3	438 460
1997	344 397	74 972	29 314	8	9	448 700
1998	382 907	103 243	27 615	4	12	513 781
1999	437 342	134 890	19 693	2	10	591 937
2000	434 304	132 490	16 527	24	3	583 348

* Gaz naturel comprimé.

**Nombre de véhicules utilitaires au 1^{er} janvier 2001
(année de fabrication 1900-2000, en chiffres absolus)**

Type de véhicules	Nombre
Fourgonnettes de livraison	755 977
Semi-remorques	83 458
Camions	59 828
Véhicules spéciaux*	39 599
Autobus	11 374
Total	950 236

* Engins de pompier, par exemple.

Nombre d'aéronefs (en chiffres absolus)

Année	Total	Avions à réaction	Turbo-propulseurs	Moteurs à piston	Hélicoptères	Planeurs	ULM
1992	878	160	123	595	39	587	177
1993	870	142	120	608	42	618	197
1994	873	138	123	612	43	644	213
1995	892	156	108	628	45	659	231
1996	901	149	106	646	45	675	249
1997	943	168	109	666	56	690	258

Matériel roulant ferroviaire (en chiffres absolus)

Année	Locomotives	Matériel pour voyageurs	Nombre de sièges
1992	505	2 563	177 000
1993	545	2 519	180 000
1994	532	2 631	188 000
1995	526	2 611	196 000
1996	495	2 631	198 000
1997	395	2 684	201 000

Matériel roulant ferroviaire pour le transport de voyageurs (en chiffres absolus)

Année	Matériel tracté	Trains électriques	Trains diesel
1992	665	1 644	254
1993	803	1 462	254
1994	807	1 570	254
1995	792	1 565	254
1996	743	1 634	254
1997	740	1 641	303

Nombre de tramways et de rames de métro (en chiffres absolus)

Année	Tramways	Rames de métro et trains express	Nombre de sièges
1992	577	226	54 147
1993	554	226	53 830
1994	491	229	49 244
1995	483	228	48 682
1996	481	228	48 824
1997	480	230	48 966

Flotte marchande battant pavillon néerlandais (en chiffres absolus)

Année	Nombre total de navires	Tonnage		Paquebots	Nombre total de vraquiers	Navires-citernes	Autres transporteurs de vrac
		< 4000 TJB	> 4000 TJB				
1995	385	249	136	7	253	53	195
1996	379	247	132	6	146	51	95
1997	439	287	152	12	174	63	111
1998	481	310	171	12	184	57	127
1999	524	338	186	12	203	58	145
2000	558	345	213	13	212	56	156
2001	591	351	240	15	220	61	159

Année	Navires de transport de marchandises diverses	Cargos uniformes	Autres cargos
1995	125	51	74
1996	227	49	178
1997	253	56	197
1998	285	63	222
1999	309	75	234
2000	333	86	247
2001	356	80	276

Nombre de bateaux de navigation intérieure en service (en chiffres absolus)

Année	Total	Bateaux de transport de marchandises	Bateaux-citernes	Bateaux spéciaux
1992	5 524	4 901	551	72
1993	5 792	4 974	597	221
1994	5 750	4 906	601	243
1995	5 559	4 746	590	223
1996	5 067	4 410	556	101
1997	5 003	4 258	635	110

Source: Office des statistiques des Pays-Bas, Voorburg/Heerlen 2002-03-15.

ROYAUME-UNI

A.

I. Politique générale de transport

Mode ferroviaire

1. Le fonctionnement de la Strategic Rail Authority (SRA) obéit aux directives du Secrétaire d'État, dont la plus récente date du 11 avril 2002. Ces directives confirment les objectifs de la SRA, à savoir mettre en œuvre les volets ferroviaires du Plan décennal sur les transports de l'État, notamment:

- Augmentation de 50 % de la part du rail dans le transport de passagers en Grande-Bretagne, grâce à des investissements dans l'infrastructure et les capacités, tout en travaillant à des améliorations en matière de ponctualité et de fiabilité;
- Réduction de l'engorgement de Londres afin de répondre aux normes de la SRA;
- Accroissement substantiel (jusqu'à 80 %) de la part du rail dans le transport de marchandises à l'horizon 2010, à condition que les entreprises de transport ferroviaire de marchandises soient en mesure d'améliorer leurs résultats et leur efficacité. L'expansion des services ferroviaires contribuera grandement à la réduction des niveaux de congestion sur les routes;
- Mesures importantes prises en faveur de la création d'une régie des chemins de fer de plus grande envergure et de meilleure qualité, suite à l'adoption en 2000 de la loi relative aux transports et grâce aux importantes ressources additionnelles prévues dans le Plan décennal sur les transports.

Les autres objectifs sont les suivants:

- Tracer la voie à suivre pour le secteur ferroviaire et veiller à ce que les différents éléments qui le composent œuvrent de concert à la réalisation d'objectifs communs;
- Assurer l'amélioration progressive des résultats des services ferroviaires et du niveau de satisfaction de la clientèle;
- Encourager l'investissement privé dans le secteur ferroviaire.

En janvier 2002, la SRA a publié son plan stratégique, dans lequel sont définies les priorités à court et moyen terme dans le cadre d'une vision à long terme des chemins de fer. Ce plan est assorti d'une série de projets et de différents calendriers qui, s'ils sont respectés, permettront la réalisation des objectifs susmentionnés. Il fait l'objet d'un examen annuel et sera assorti de diverses stratégies subsidiaires couvrant des domaines spécialisés.

En mars 2002, la SRA et le bureau du Responsable de la réglementation ferroviaire ont également publié un mémorandum d'accord stipulant comment les deux organisations amélioreront leur collaboration en vue de réaliser les objectifs gouvernementaux en matière de transport ferroviaire.

Loi de 2000 relative au transport

Cette loi, portant création de la SRA, prévoit une réglementation plus efficace du secteur par la SRA et le Responsable de la réglementation ferroviaire.

La SRA est chargée de promouvoir le recours au rail pour le transport de voyageurs et de marchandises, de planifier le développement stratégique du réseau, de travailler en étroite collaboration avec d'autres prestataires de services de transport et de favoriser l'intégration entre les différents modes de transport.

Le Responsable de la réglementation ferroviaire continuera d'arrêter la structure et le niveau des redevances que Railtrack peut demander pour l'accès au réseau. Il veillera à ce que Railtrack (c'est-à-dire l'Administration ferroviaire) ou son successeur [Société à responsabilité limitée (SARL) par garantie] n'abuse pas de son monopole et applique les conditions fixées dans la licence d'exploitation.

Le Responsable de la réglementation ferroviaire est chargé de faciliter la mise en œuvre par la SRA de ses stratégies, ce qui favorisera la collaboration entre les deux organes en vue de la réalisation des mêmes objectifs généraux. Tant le Responsable de la réglementation ferroviaire que la SRA sont tenus de suivre les directives des ministres de tutelle.

Déclaration de politique générale du Gouvernement en matière de franchisage

En décembre 2001, le Gouvernement a publié sa déclaration de politique générale en matière de franchisage, qui vise à la fois à obtenir des avantages rapides pour les passagers et à encourager des investissements durables dans des franchises ferroviaires. Outre des progrès en matière de ponctualité et de fiabilité, cette déclaration demande à la SRA de réduire la congestion, d'améliorer les services et les installations et de mieux informer les passagers.

Le Programme révisé de franchisage de la SRA, dont les grandes lignes sont exposées dans le plan stratégique, précise les mesures envisagées pour favoriser de telles améliorations concernant chaque franchise.

2. Railtrack

Il est de notoriété publique que Railtrack plc, principal responsable du réseau ferroviaire national au Royaume-Uni, a été mise en règlement judiciaire le 7 octobre 2001, suite à une requête déposée par le Gouvernement auprès de la High Court. La décision de la High Court reste en vigueur aujourd'hui. Comme exigé par cette décision, les syndicats cherchent à transférer les fonctions d'opérateur de réseau de Railtrack à une autre entreprise. En attendant, Railtrack (en règlement judiciaire) continue d'être l'opérateur du réseau.

Bien que les appels d'offres soient ouverts à tous, le Gouvernement n'en est pas moins soucieux de faire en sorte que le successeur de Railtrack soit bien structuré et capable de jeter les bases solides et viables du développement du réseau. À cet égard, le Gouvernement a défini le type d'entreprise qui représenterait à son avis un successeur attractif et a fait en sorte qu'une offre allant dans ce sens soit présentée. Si cette offre est retenue, la société à capital-actions actuelle serait remplacée par une société à responsabilité limitée par garantie (c'est-à-dire que le profit est réinvesti plutôt que distribué).

3. Il ressort du rapport annuel 2000-2001 de l'Inspecteur en chef des chemins de fer, publié en décembre 2001, que, globalement, la sécurité ferroviaire continuait de s'améliorer année après année. Pour la période du 1^{er} avril 2000 au 31 mars 2001, les incidents ferroviaires (collisions, déraillements, chocs contre des obstacles, incendies, etc.) ont baissé de 5 %, le non-respect des signaux de danger sur le réseau principal a baissé de 20 % dans l'ensemble et il y a eu une réduction de 23 % du nombre de cas de rupture de rails. Malheureusement, il n'y a pas eu que des tendances positives. C'est ainsi que les agressions contre le personnel ont atteint des chiffres records, que les incidents ferroviaires dus au vandalisme sont demeurés à un niveau élevé (55 %) et que le nombre de décès dus à des intrusions illégales ou à des suicides a augmenté de 9 %.

En 2001, l'actualité en matière de sécurité ferroviaire a été dominée par la publication de trois rapports, couronnant l'enquête publique confiée à Lord Cullen à la suite de l'accident ferroviaire de Ladbroke Grove en octobre 1999.

Le rapport de l'enquête conjointe de M. Uff et de Lord Cullen sur les systèmes de protection des trains a été publié le 29 mars 2001. Les auteurs y ont entériné la politique actuelle du Gouvernement visant à installer des systèmes d'alerte et de protection des trains (TPWS) sur l'ensemble du réseau au plus tard fin 2003, et ont exposé un programme visant à installer le nouveau Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) sur les lignes à grande vitesse et d'autres lignes. Il a été mis en place un conseil d'administration du programme ERTMS, regroupant des représentants de l'ensemble du secteur et chargé d'étudier la faisabilité et le coût de l'installation du système ERTMS. Ce conseil fera rapport à la Health and Safety Commission (HSC), qui donnera au Gouvernement son avis sur la marche à suivre.

La première partie du rapport de Lord Cullen, portant sur les causes immédiates de l'accident, a été publiée le 19 juin 2001. Le Secrétaire d'État a demandé à la HSC de veiller à l'application des 89 recommandations et de lui en rendre compte. Le 14 mars 2002, la HSC a

publié un rapport intérimaire sur les mesures prises durant les six mois ayant suivi la publication de la première partie du rapport de Lord Cullen (c'est-à-dire à la mi-décembre 2001).

La deuxième partie du rapport de Lord Cullen, publiée le 20 septembre 2001, portait sur un examen de l'ensemble du régime de sécurité ferroviaire. Le Secrétaire d'État a demandé à la HSC de veiller à l'application des 74 recommandations qui y sont contenues. La HSC envisage de publier un rapport intérimaire sur l'application de ces recommandations au printemps 2002. Le Gouvernement est déterminé à mettre en œuvre les recommandations relatives à la création d'un service indépendant d'enquêtes sur les accidents ferroviaires ainsi que d'un organisme de sécurité du secteur ferroviaire, totalement indépendant.

Le 28 février 2001, un train de la Great North Eastern Railway (GNER), effectuant la liaison Newcastle-Londres, est entré en collision avec un véhicule routier qui venait de quitter l'autoroute M62. À la suite de cette collision, le train de la GNER a déraillé puis a coupé la route à un train de transport de charbon venant du nord; l'accident a fait au total 10 morts. Le Premier Ministre adjoint, John Prescott, a demandé à la HSC de convoquer et d'animer une réunion de groupe de travail sur les circonstances d'accidents causés par des véhicules ayant bloqué des voies ferrées et sur la question de savoir s'il existe des problèmes communs qui auraient pu être évités. Parallèlement, l'organisme chargé des routes, à savoir la Highways Agency (HA) a revu ses normes relatives aux barrières de sécurité. Les rapports de la HA et de la HSC ont été publiés le 25 février 2002. Le Ministre des transports, John Spellar, a accepté l'ensemble des 19 recommandations contenues dans les deux rapports.

4. La SRA s'est fixé pour objectif d'assurer un transfert modal, de la route au rail, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Les accords de franchise octroyés à des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs contiennent un certain nombre de mesures visant à encourager l'intégration des modes de transport. La SRA applique également des dispositions spéciales pour stimuler la croissance du transport ferroviaire de marchandises en fonction de la capacité disponible.

Plusieurs des stratégies de la SRA visent à mieux utiliser la capacité ferroviaire actuelle. Dans le cadre de son mandat, la SRA a commencé l'élaboration d'une stratégie d'utilisation des capacités, qui sera examinée en 2002.

II. Infrastructure

Mode ferroviaire

La section 1 de la Liaison ferroviaire par le tunnel sous la Manche (CTRL), soit du tunnel jusqu'à Fawkham Junction dans le Kent, a été réalisée à 83 %, le budget et les délais étant respectés pour une mise en service en 2003. L'année dernière, les travaux ont commencé sur la section 2, d'Ebbsfleet dans le Kent à St Pancras à Londres, l'achèvement étant prévu en 2007.

Pour atteindre ses objectifs, la SRA est déterminée à collaborer avec les services chargés de l'aménagement du territoire en Grande-Bretagne. En novembre 2001, elle a publié une déclaration et un guide en matière d'occupation des sols, à l'intention des autorités locales et régionales chargées de l'aménagement du territoire.

La SRA est vivement intéressée par les propositions du Gouvernement du Royaume-Uni tendant à changer le système d'aménagement du territoire, comme indiqué dans le récent *Livre vert*. Réagissant à ce document, la SRA a souhaité que toute modification apportée au système d'aménagement du territoire contribue également à la réalisation des objectifs du Gouvernement en matière de transport, en général, et de transport ferroviaire, en particulier.

La SRA facilite la coordination de la planification des transports et de l'aménagement du territoire en Angleterre et dans le pays de Galles. Dans les régions de l'Angleterre, il existe un système d'orientation de la planification régionale (RPG) énonçant les grandes lignes de la stratégie régionale et posant le cadre d'élaboration des plans de développement des collectivités locales et des plans de transports locaux. Chaque RPG doit être assorti d'une stratégie régionale des transports (RTS), qui définit les priorités régionales en matière d'investissement dans les transports et fournit l'orientation stratégique concernant le rôle et le développement futurs des chemins de fer et des autres modes de transport. La SRA participe au processus tant des RPG que des RTS, avec un rôle clairement défini, qui consiste à conseiller les services gouvernementaux et les organismes régionaux sur le volet ferroviaire des propositions contenues dans les RTS. Elle s'appuie également sur les RPG pour élaborer son plan stratégique.

Dans le plan stratégique de la SRA, il est envisagé de financer la plupart des nouveaux projets ferroviaires par des partenariats entre le public et le privé plutôt que par des crédits publics. Une fois les infrastructures achevées, les bailleurs de fonds et les voyageurs en paieront l'utilisation grâce à des engagements à long terme. (On peut consulter des liens sur le site <http://www.sra.gov.uk/sra/Publications/Default.htm> ainsi que sur le site <http://www.dtlr.gov.uk/trans2010/index.htm>.)

B. Statistiques

a) Effectifs par mode de transport: Les données sont disponibles tous les ans grâce à la classification internationale type par industrie et à l'étude sur la main-d'œuvre de l'Office national de statistique (ONS) (on en trouvera le lien sur le site <http://www.statistics.gov.uk/themes/transport/default.asp>).

b) Les investissements totaux consacrés au secteur des transports sont détaillés au tableau A2 de l'annexe 1 du plan décennal du Gouvernement, qui figure sur le site <http://www.dtlr.gov.uk/trans2010/plan/15.htm>. Les données sur les investissements consacrés au rail sont rassemblées chaque trimestre par l'ONS; une étude des investissements prévus dans le domaine ferroviaire est envisagée (probablement par l'intermédiaire de la SRA). Pour ce qui est des autobus, il n'existe pas d'étude régulière des investissements mais des données limitées sont disponibles, par exemple sur les investissements consacrés aux mesures prioritaires concernant les autobus et aux autobus à guidage automatique.

c) Nombre de passagers transportés: Ces données sont rassemblées annuellement par la division des statistiques de transport du Département des transports, des collectivités locales et des régions (DTLR) pour les autobus et les trains; les chiffres concernant les passagers-kilomètres sont également rassemblés annuellement pour chaque réseau ferroviaire (mais pour les autobus, ces chiffres sont des estimations). Les données sont ventilées par région ou par réseau ferroviaire, le cas échéant. Les données relatives au trafic international de voyageurs à travers le tunnel sous la Manche sont rassemblées toutes les quatre semaines.

d) Tonnage de marchandises transportées: Les données relatives au transport ferroviaire de marchandises en Grande-Bretagne sont rassemblées tous les trimestres (par la SRA) pour ce qui est du tonnage enlevé et des tonnes-kilomètres réalisées; les données relatives au transport international de marchandises à travers le tunnel sous la Manche par des trains HGV, LeShuttle et EWSI sont rassemblées par la Division des statistiques des transports du DTLR toutes les quatre semaines.

e) Longueur des réseaux: Les données relatives à la longueur des réseaux des chemins de fer nationaux et des autres voies ferrées/métros sont rassemblées annuellement. Les données relatives au service public d'autobus, exprimées en véhicules-kilomètres, sont rassemblées annuellement.

f) Matériel de transport: Les données relatives au nombre de véhicules utilisés pour les services d'autobus et de transport ferroviaire sont rassemblées annuellement.
