



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2007/7/Add.3
5 juillet 2007

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

Vingtième session
Genève, 13 et 14 septembre 2007
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Additif

Communication du Gouvernement finlandais

I. POLITIQUE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

A. Faits nouveaux concernant les objectifs de votre Gouvernement intéressant l'ensemble des transports intérieurs et tel ou tel secteur particulier (route, rail, voie navigable, transports urbains, etc.) ainsi que les objectifs externes (aménagement du territoire, développement régional, etc.), dans la mesure où ils sont liés aux transports

1. La politique des transports de la Finlande sera déterminée à la lumière des problèmes posés par les changements climatiques. Il faut réduire la quantité de gaz à effet de serre émis par le secteur des transports tout en assurant la compétitivité du secteur de la logistique et en facilitant les déplacements quotidiens. Pour que la politique des transports soit équilibrée, il faut trouver les moyens de concilier ces objectifs. Pour ce faire, il faut modifier nos modes de pensée et nos comportements et donner la priorité aux besoins des clients et à l'innovation.

2. La politique des transports repose sur les besoins et les souhaits des clients. Autrement dit, elle doit viser à assurer des déplacements faciles, que ce soit dans le cadre professionnel ou dans la vie de tous les jours. Les services dont les clients, les citoyens et les entreprises ont besoin seront fournis grâce à un éventail de mécanismes diversifiés et novateurs. Se soucier du client

signifie aussi veiller à ce que les générations futures soient en mesure de satisfaire leurs besoins relatifs aux déplacements et au transport de marchandises.

3. La planification et le développement du système de transport doivent être appréhendés d'une manière globale. Les déplacements quotidiens et les déplacements professionnels mettent souvent en jeu différents modes de transport dont il faut assurer le bon fonctionnement global. Plutôt que d'examiner séparément tel ou tel secteur ou opération, on analysera l'ensemble du système de transport en vue de l'utiliser au mieux globalement. Au fur et à mesure que se développera le système de transport, on s'efforcera de tirer le meilleur parti des activités menées par ses diverses composantes.

4. Les ressources seront utilisées d'une manière efficace et raisonnable. Pour ce faire, on aura recours à un large éventail de mécanismes. La nouvelle stratégie de développement visera à utiliser efficacement le capital investi dans l'infrastructure des transports, à résoudre plus rapidement les problèmes posés par les déplacements et les transports et à innover en vue d'améliorer les services. Utiliser efficacement les ressources signifie aussi établir des priorités. Les ressources doivent être utilisées de la manière la plus productive qui soit pour l'ensemble du système. On renforcera la coopération et le travail en réseau afin d'exploiter les ressources basées sur les compétences.

5. La recherche de solutions et la conduite des opérations se feront dans le cadre d'une approche souple. Si le système de transport doit être développé dans une optique de durabilité à long terme, il faut toutefois faire preuve de souplesse dans la définition de la bonne stratégie de développement, d'habileté dans la prévision des modifications qui affecteront l'environnement opérationnel et dans le choix des mesures qui seront prises pour y faire face, et de courage et d'esprit d'initiative pour influencer sur le cours des choses. Les événements à venir modifieront l'attitude de la population à l'égard du travail et des affaires et seront à l'origine de mécanismes nouveaux et efficaces capables d'améliorer la qualité et le fonctionnement du système de transport. S'agissant de l'amélioration de ce système, nous devons être en mesure de tirer parti des possibilités offertes par les nouvelles technologies. On peut craindre que les solutions à long terme adoptées à la lumière des mécanismes et des modes de pensée actuels ne soient pas le meilleur moyen de répondre aux besoins à venir.

B. Faits nouveaux en matière d'organisation concernant les mesures prises pour atteindre les objectifs de politique des transports, par exemple, les dispositions relatives à la structure, au fonctionnement et à la compétence de l'administration responsable des politiques de transport et les rapports de cette administration avec les autres administrations (nationales, régionales, locales) et avec les entreprises de transport

6. Routes: L'Administration des routes de Finlande est responsable du réseau routier. Le marché de la construction et de l'entretien des routes a été libéralisé en 2004. L'entreprise d'État (Entreprise finlandaise des routes, aujourd'hui appelée Destia) a été créée en 2001. Elle devrait être constituée en société au début de 2008.

7. Rail: L'Administration des chemins de fer finlandais (RHK) est responsable de l'entretien et du développement du réseau ferré finlandais. Les activités de planification, de construction et d'entretien sont menées, à sa demande, par des sociétés d'études, des cabinets de conseil et des entreprises. Environ 70 % des travaux d'entretien des voies font l'objet d'un appel d'offres.

Pour les investissements dans les nouveaux projets et les travaux d'expansion, cette proportion est proche de 100 %.

8. Le transport de marchandises est ouvert à la concurrence depuis le début de 2007. Pour l'heure, le transport de voyageurs est assuré par la compagnie ferroviaire d'État VR.

9. Transport par mer: L'entretien, le pilotage et l'activité des brise-glaces sont ouverts à la concurrence. Les entreprises d'État Finstaship et Finnpiilot (créées en 2004) occupent toujours une position dominante.

10. Transport aérien: L'entreprise d'État Finavia gère le réseau finlandais d'aéroports et le système de navigation aérienne. À la fin de 2005, ce réseau comptait 25 aéroports et employait 2 385 personnes.

C. Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour accroître la sécurité des usagers, du personnel et des tiers et pour atténuer les atteintes à l'environnement portées par différents modes de transport intérieur

11. L'objectif à long terme pour tous les modes de transport est d'éviter les accidents mortels. Cet objectif est presque atteint pour ce qui est du trafic aérien et de la marine marchande. La tâche la plus difficile consiste à améliorer la sécurité routière.

12. Pour ce faire, il faut notamment réduire le nombre de collisions sur les routes principales et d'accidents sans gravité en agglomération, modifier les attitudes et le comportement des usagers de la route et les sensibiliser davantage à la sécurité routière.

13. En matière de sécurité routière, le Gouvernement s'est fixé pour objectif de faire passer au-dessous de 100, d'ici à 2025, le nombre annuel de personnes tuées dans des accidents de la route. La sécurité des transports n'a connu qu'une petite amélioration au cours des dix dernières années. Au rythme où la sécurité routière progresse actuellement, les objectifs fixés par le Gouvernement seront loin d'être atteints et le pays restera très en retard sur les autres pays nordiques. Le grand nombre de personnes gravement blessées constitue un autre problème. Pour y remédier, il faut notamment réduire le nombre de collisions sur les routes principales et d'accidents sans gravité en agglomération.

14. Les trains sont impliqués dans les accidents aux passages à niveau. Comme ces derniers sont très nombreux et qu'il n'est donc pas possible de tous les supprimer, il faut modifier le comportement des usagers de la route.

15. L'augmentation du trafic en direction de la Russie entraîne une augmentation des risques en matière de sécurité, qu'il s'agisse du transport routier ou du transport maritime. La forte croissance du trafic maritime en direction des ports du golfe de Finlande entraîne une augmentation des risques d'accidents dans la Baltique. L'essor de la navigation de plaisance se traduira par une augmentation des risques de collision avec les navires marchands.

16. Les problèmes posés par la sûreté des transports sont devenus plus importants et le deviendront encore plus, notamment en ce qui concerne les voyages et les transports internationaux. Une tâche particulièrement ardue consiste à assurer la sécurité dans les ports et les aéroports tout en évitant leur engorgement.

17. Les piétons et les usagers des transports publics ne se sentent pas toujours en sécurité. Il est à craindre qu'un sentiment d'insécurité croissant entrave les déplacements des personnes et réduise l'attrait des transports légers et des transports publics.

18. Le renouvellement de la flotte de véhicules et l'amélioration du réseau routier auront une influence positive sur la sécurité routière. L'augmentation des contrôles aura le même effet. La réduction de la vitesse permet de faire diminuer à la fois le nombre et la gravité des accidents. Les nouvelles technologies devraient permettre de donner des informations sur les conditions de circulation et d'autres dangers et aider les conducteurs à mieux contrôler leur véhicule. On peut toutefois craindre que les avantages des nouvelles technologies soient réduits à néant par une prise de risques plus grande. Si l'on considère les choses dans une perspective plus large, on constate d'ailleurs avec préoccupation que les attitudes, les motivations et le comportement des personnes sont souvent en contradiction avec l'impératif de sécurité routière.

D. Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour encourager une utilisation rationnelle de la capacité de transport existante (visant, par exemple, à une meilleure répartition du trafic entre les différents modes de transport ou entre le transport collectif et le transport individuel), y compris les mesures prises pour encourager l'utilisation des transports publics et limiter celle des véhicules individuels à moteur dans les zones urbaines

19. Dans les zones urbaines, l'objectif est de mettre en place des transports publics capables de concurrencer la voiture particulière. Ces transports devraient donc être coordonnés, fonctionnels, de bonne qualité et accessibles. On améliorera sensiblement, dans les agglomérations en croissance, de grande taille et de taille moyenne, le territoire qu'ils desservent, la qualité des services qu'ils offrent et l'intérêt qu'ils présentent en réexaminant leur planification, leur organisation et leur financement. On utilisera les nouvelles technologies pour améliorer les services d'information des voyageurs, pour rendre les trajets plus faciles et pour rendre les transports publics plus attractifs.

20. Pour appuyer les transports publics, l'État accroîtra ses investissements dans les infrastructures, notamment les voies, les couloirs réservés aux autobus et d'autres éléments favorables aux transports publics, les points d'interconnexion entre différents modes de transport et les systèmes d'information. L'État accroîtra son soutien à la planification et aux services de transport public à condition que les municipalités accroissent elles aussi leurs investissements dans ces domaines.

21. Les personnes habitant à la campagne et dans les petites villes bénéficieront d'une offre correcte de transports publics: la réduction du nombre d'itinéraires à horaires fixes sera compensée par l'organisation d'un transport public à la demande. Les municipalités et l'Organisme finlandais de sécurité sociale seront encouragés à privilégier les services réguliers ainsi que les services à la demande et les systèmes de réservation correspondants lorsqu'ils commanderont des transports et rembourseront les frais de transport.

22. L'amélioration des transports publics et de l'efficacité des services offerts passe par une meilleure coordination entre les décisions concernant le niveau des services et la planification des transports. La planification de l'ensemble des transports se fera dans un cadre plus vaste que la municipalité de façon à pouvoir prendre aussi bien que possible en considération les besoins

en matière de déplacement et de transport des différentes communautés et entités territoriales locales.

23. Les aides aux transports publics versées par l'État aux régions seront utilisées pour maintenir un niveau minimum de service. En matière de transports publics, les subventions permettront aux citoyens de bénéficier sur l'ensemble du territoire d'un niveau minimum de service. Le financement sera considéré, d'une part, comme un tout, indépendamment des municipalités et, d'autre part, en combinaison avec les fonds fournis par les municipalités et l'Organisme finlandais de sécurité sociale pour financer les services de transport et rembourser les frais de déplacement.

24. Dans les zones rurales peu peuplées, les habitants seront, pour la plupart de leurs trajets, tributaires de la voiture particulière. L'aide des voisins et le covoiturage seront d'un grand secours pour les personnes âgées vivant dans les zones rurales où les transports publics ne permettent pas de répondre à leurs besoins quotidiens en matière de déplacement. L'amélioration des services d'information pourrait stimuler le covoiturage. La mise au point de modèles d'exploitation publics et commerciaux pourrait améliorer l'accessibilité aux services et faciliter la vie quotidienne des personnes sans voiture en milieu rural.

E. Mesures visant à encourager l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur du transport

25. Pour réduire les émissions de gaz effet de serre dues aux transports, il faut avant tout mettre un terme à la fragmentation des structures urbaines et à l'accroissement de l'utilisation des voitures particulières, améliorer l'efficacité énergétique des transports et utiliser des carburants nouveaux et peu polluants. On pourrait également réduire les émissions en améliorant la compétitivité du rail et du transport par eau et en accroissant leur part dans le marché des transports.

26. La réduction des émissions de gaz à effet de serre se fera lentement. On dispose de nombreux mécanismes efficaces mais leurs effets ne se feront sentir que dans quelques années. Il faut donc s'engager résolument et immédiatement dans une nouvelle direction. Si l'on entreprend de réduire, avec méthode et par divers moyens, la quantité des gaz à effet de serre émis par les transports, tout porte à croire que l'objectif sera atteint sans mettre en danger le secteur de la logistique ni entraver les déplacements quotidiens.

27. Toutefois, une stratégie qui consisterait à agir uniquement sur la politique des transports serait inefficace. En effet, il faut également prendre des mesures dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la fiscalité ainsi que d'autres mesures économiques incitatives. Il faut encourager les modes de déplacement respectueux de l'environnement: marche, vélo et transports publics. À cet égard, des mesures d'aménagement du territoire s'imposent également.

28. L'objectif est une ville compacte où il y aurait peu de circulation et où les déplacements pourraient s'effectuer avec les transports publics, à vélo ou à pied. Toutefois, chacun des groupes de pression concernés par l'aménagement du territoire et la planification des transports a tendance à tirer la couverture à soi. L'État, les municipalités, les entreprises et les particuliers prennent leur décision en fonction de leurs propres intérêts, de nature économique le plus

souvent. Les trajets et le transport ne sont qu'un des facteurs qui influent sur la décision d'une entreprise ou d'un particulier de s'établir à tel ou tel endroit.

29. La planification des systèmes de transports régionaux doit évoluer de telle sorte que la planification des transports et l'aménagement du territoire soient mieux coordonnés. L'aménagement du territoire doit prendre davantage en considération les incidences sur la circulation et le cloisonnement des différents modes de transport. Les activités devraient être localisées de façon à réduire le plus possible la longueur des trajets et à encourager l'utilisation des transports publics et du vélo ainsi que la marche à pied.

30. Il faudrait renforcer la coopération entre le Ministère des transports et des communications et le Ministère de l'environnement en matière d'aménagement de l'espace et de planification des transports. Le rôle du Ministère des transports et des communications et des organismes chargés de l'infrastructure est d'encourager les autres organismes publics à prendre en considération les transports dans leurs activités de planification. Il est essentiel que les municipalités et le Gouvernement aient conscience qu'il importe de mettre en place un système de transport adapté à l'évolution des structures urbaines, soient animés de la même volonté de mettre un terme à la fragmentation des structures urbaines et collaborent à la poursuite de ces objectifs. Les principaux outils qui peuvent être utilisés à cette fin sont les plans provinciaux, les plans globaux ainsi que les plans d'urbanisme et de transport visant à rénover les structures municipales et les structures des services. Dans les grandes agglomérations, il importe de mettre en place un réseau qui permette de relier entre eux, grâce à des liaisons de transport public fortes, les centres qui offrent des services de la vie quotidienne.

31. La taxation des voitures de fonction et la possibilité de déduire de ses revenus imposables le coût des déplacements effectués pour se rendre au travail devraient être réexaminées afin de réduire les incidences négatives de ces mesures sur les structures de la communauté et les comportements en matière de déplacement.

32. L'objectif est d'accroître la part des transports publics dans les zones urbaines. Pour faciliter les déplacements et rendre possibles les déplacements quotidiens sans voiture, l'organisation des services de transport desservant les lieux de travail sera réexaminée et planifiée d'une manière globale à la lumière des objectifs locaux. Un lien sera établi entre l'aménagement du territoire et les objectifs de développement pour les transports publics.

33. Les aides de l'État à la planification des transports publics seront augmentées dans les agglomérations les plus importantes et l'on veillera à ce que ces subventions servent à financer les services de transport public pour autant que les municipalités augmentent elles aussi leur contribution. À long terme, le développement des transports publics sera stimulé par des programmes de développement portant sur des zones urbaines particulières. Le programme de développement des transports publics sera rattaché au plan du système de transport régional. Les objectifs fixés pour les transports publics et l'aménagement du territoire des régions aideront à atteindre les objectifs nationaux. Chaque région choisira, pour atteindre ses objectifs, les mécanismes qui lui paraîtront les meilleurs, compte tenu de ses forces et de ses besoins particuliers.

34. Dans les zones urbaines, la plupart des déplacements sont si courts qu'ils pourraient être effectués à pied ou à vélo. Il faut aménager des voies piétonnes qui soient attirantes et sûres ainsi

que des pistes cyclables et des services aux cyclistes. Dans les zones urbaines, on mettra en place un vaste réseau de voies piétonnes et de pistes cyclables qui seront signalisées et équipées de panneaux d'information et qui permettront d'accéder aux arrêts des transports publics. Dans les zones urbaines, la marche à pied et le vélo se verront accorder la même importance que les autres modes de transport dans la planification des transports.

35. Le but sera de fixer le prix de toutes les formes de transport sur la base de l'utilisation. Le plus grand besoin en matière de développement concerne la circulation routière. Il existe une corrélation manifeste entre les prix et la demande de transport par air, par eau et par chemin de fer: les prix influents sur le choix du client.

36. On mettra en place une taxe routière en utilisant des technologies intelligentes et la localisation par satellite. Ce nouveau système de taxation ne sera pas introduit avant 2015. Le montant de cette taxe sera fonction de la durée d'utilisation du véhicule, de son itinéraire, des plages horaires pendant lesquelles il sera utilisé et des caractéristiques du véhicule. Elle remplacera une partie des taxes applicables actuellement aux véhicules sans accroître le coût moyen d'utilisation d'un véhicule. Toutefois, dans les zones urbaines, pendant les heures de pointe, ce coût pourrait être plus élevé qu'actuellement. Par ailleurs, dans les zones rurales, il serait tenu compte de la nécessité de parcourir des distances plus longues et de l'absence de modes de transport autres que la voiture particulière.

37. Cette nouvelle tarification pourrait influencer sur le choix du mode de transport et sur le temps d'utilisation de la voiture particulière, accroître l'utilisation du réseau actuel et écrêter les pics de circulation des heures de pointe en incitant les automobilistes à modifier l'horaire de leurs déplacements. Cette tarification pourrait aussi encourager les automobilistes à opter pour des véhicules peu polluants. L'objectif est d'utiliser la tarification pour gérer la demande de transport et, partant, réduire les dommages causés par la circulation. Dans les grandes agglomérations, cette taxe routière permettra de gérer efficacement la demande et, partant, de réduire les embouteillages et les émissions de gaz à effet de serre.

38. L'instauration d'une taxe routière dans les zones urbaines s'inscrira dans le cadre d'un réexamen de la taxation de la circulation dans l'ensemble du pays. La gestion de la demande sera toujours l'un des mécanismes envisageables pour améliorer les systèmes de transport dans les zones urbaines.

39. La compétitivité du transport de voyageurs par chemin de fer, un mode de transport à haut rendement énergétique, augmentera pour les déplacements locaux dans les zones urbaines et pour les longs trajets entre agglomérations. C'est le train qui est le mieux placé pour assurer les trajets compris entre 100 et 400 kilomètres. Pour améliorer la compétitivité du rail, il faudra améliorer les correspondances, l'information et les services et étoffer le réseau des terminaux et les services porte-à-porte.

40. La compétitivité du transport par rail et par voie navigable sera améliorée afin d'accroître la part de ces modes de transport. Pour ce faire, il faut mettre en place des terminaux communs efficaces pour de nombreux modes de transport, adopter de nouvelles méthodes en ce qui concerne le chargement et les aires de chargement et investir dans les systèmes d'administration et de gestion des transports. En ce qui concerne le trafic aérien, il est nécessaire de procéder à des échanges de droits d'émission dans le cadre de l'Union européenne. Les entreprises seront

encouragées à économiser l'énergie et à utiliser l'énergie de manière plus efficace dans les transports dans le cadre de leur système de gestion de la qualité et de l'environnement.

41. Les augmentations du prix des carburants utilisés par les véhicules routiers joueront un rôle dans le passage aux carburants de substitution. Les biocarburants utilisés dans les transports seront remplacés dès que possible par des biocarburants de seconde génération plus rentables fabriqués à partir de bois et de déchets.

II. ASPECTS ÉCONOMIQUES, TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS

A. Principaux progrès techniques concernant les infrastructures existantes, le matériel de transport, l'écoulement du trafic, etc., et notamment mesures prises pour assurer l'écoulement du trafic dans les zones urbaines

et

B. Progrès réalisés dans l'intégration des services des différents modes de transport des voyageurs et des marchandises (trains-autos, conteneurisation, palettisation, ferroutage) et tendant à rendre plus efficaces les opérations de transfert (correspondances, liaisons avec les aéroports, enlèvement, manutention et distribution des marchandises dans les ports et autres grands centres)

42. Services mis au point/expérimentés dans le cadre du programme AINO (programme de R&D 2004-2007 sur l'information en temps réel concernant les transports) en relation avec les Services européens minimums et communs dans le domaine des technologies de l'information (Conférence internationale sur le commerce électronique 2003). Environ un tiers des projets ont servi de cadre à la mise en œuvre de services, notamment les services suivants:

- a) Services d'information des usagers des transports publics:
 - i) Service d'information en temps réel sur les horaires des transports publics Omat lähdöt («contrôle virtuel»);
 - ii) Services d'information sur les incidents dans les transports publics dans l'agglomération d'Helsinki;
 - iii) Informations sur les transports publics fournies aux voyageurs aux arrêts, en ligne et/ou par téléphone portable à Tampere, Jyväskylä, Turku, Espoo;
 - iv) Informations destinées aux voyageurs accessibles dans les véhicules de la ligne de transport public qui relie les universités dans l'agglomération d'Helsinki;
- b) Services concernant le transport de marchandises:
 - i) Système d'information du réseau des services de transport de marchandises;
 - ii) Phase 2 du système PortNet d'information du transport maritime;
- c) Gestion de la circulation et de la mobilité, en particulier dans les zones urbaines:

- i) Informations sur la situation du réseau des transports provenant du système de contrôle des feux de circulation;
 - ii) Gestion de la circulation en cas de travaux;
 - iii) Collecte, au moyen de véhicules porte-capturs, d'informations sur la situation du réseau de transport;
 - iv) Prévisions à court terme concernant les conditions météorologiques et l'état de la chaussée;
 - v) Fourniture centralisée de services d'informations sur la circulation urbaine;
 - vi) Système intelligent de calcul de la redevance d'usage de la route;
- d) Services d'appui aux conducteurs:
- i) Service d'alerte et de planification d'itinéraires destiné aux chauffeurs de poids lourds;
 - ii) Système embarqué d'appel d'urgence eCall et ses services supplémentaires;
 - iii) Système embarqué d'avertissement du passage imminent de trains aux passages à niveau;
 - iv) Mise en garde des conducteurs lorsque leur comportement présente des risques;
- e) Les services suivants (au moins) devraient devenir permanents:
- i) Services d'information des usagers des transports publics dans plusieurs villes;
 - ii) Planificateur d'itinéraires pour les piétons et les cyclistes dans l'agglomération d'Helsinki;
 - iii) Service d'information sur les transports urbains fondé sur un programme pilote dans la région d'Oulu;
 - iv) Services d'informations sur les transports urbains et de gestion de la circulation fondés sur le modèle de Tampere;
 - v) Gestion de la circulation en cas de travaux importants sur la route;
 - vi) Service d'avertissement et de planification d'itinéraires destiné aux chauffeurs de poids lourds;
 - vii) Collecte d'informations sur la durée des déplacements et les transports au moyen de véhicules porte-capturs;
- f) Plate-forme d'information sur les transports.

C. Identification et localisation des entraves durables au trafic (goulets d'étranglement, saturation de certains axes, difficultés d'écoulement)

43. Les principaux problèmes se posent à la frontière avec la Russie aux postes frontière de Vaalimaa et Nuijamaa.

III. INFRASTRUCTURE

A. Faits nouveaux concernant la planification ou la réalisation de grands projets d'infrastructure (routes, rail, voies navigables, conduites, nationaux ou internationaux), ainsi que les améliorations apportées aux infrastructures existantes

44. Un programme d'investissement dans les infrastructures de transport pour la période 2004-2007 a été publié pendant la première année du premier gouvernement formé par le Premier Ministre Matti Vanhanen. Ce programme comportait 20 projets d'investissement dans la construction d'infrastructures routières, ferroviaires et fluvio-maritimes (pour un coût total de 1,5 milliard d'euros), dont 18 sont en cours d'exécution en 2007. Le programme du deuxième gouvernement du Premier Ministre Matti Vanhanen a été publié en avril. Au début de la législature, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport sur sa politique des transports à long terme. Ce rapport portera notamment sur le programme d'investissement dans les infrastructures de transport pour la législature de 2007-2011 ainsi que sur un programme de développement et d'investissement à long terme dans les infrastructures de transport fondé sur une approche globale du système de transport.

B. Faits nouveaux concernant le financement des projets d'infrastructure (routes, rail, voies navigables, conduites, transports urbains); modalités particulières éventuellement prévues (par exemple l'introduction de ressources globales ou spécifiques de financement, l'imputation des coûts d'infrastructure)

45. La construction du tronçon de l'autoroute E18 entre Muurla et Lohja est un projet modèle dit de durée utile: le constructeur sera également chargé de l'entretien de l'autoroute pendant vingt-cinq ans. Les travaux débuteront en 2005 et la section, d'une longueur de 50 kilomètres, sera ouverte au trafic en 2008.

46. Évolution de certains éléments essentiels du secteur des transports intérieurs:

a) Effectif total employé dans le secteur du transport:

Le secteur des transports emploie 132 000 personnes, soit environ 5 % de la main-d'œuvre totale.

b) Investissement total dans l'infrastructure:

En 2005, l'investissement total a été d'environ un milliard d'euros, soit environ 0,6 % du PIB.

c) Nombre total de voyageurs/ kilomètres:

En 2006, le nombre total de voyageurs/kilomètres a été de 75,900 milliards (contre 75,200 en 2005); en 2005, les chiffres (en milliards de voyageurs/kilomètres) étaient les suivants: 62,200 pour les voitures particulières; 3,338 pour les chemins de fer; 0,118 pour les tramways; 0,404 pour le métro; 4,642 pour les autobus et les autocars, 0,926 pour les taxis et 1,206 pour le transport aérien.

d) Tonnage total de marchandises transportées:

En 2006, 40,500 milliards de tonnes/kilomètres ont été transportées au total, dont 26,400 par route, 11,100 par rail et 3,000 par voies navigables.

e) Longueur totale des infrastructures de transport:

La longueur totale des routes publiques (c'est-à-dire entretenues par l'État) est d'environ 78 000 kilomètres dont 13 300 kilomètres de routes principales de classe I et de classe II, qui constituent le réseau des routes principales. La longueur totale du réseau d'autoroutes est d'environ 700 kilomètres. Les deux tiers environ des routes publiques sont revêtues. La longueur totale des voies ferrées en service est d'environ 5 700 kilomètres, dont 45 % environ ont été électrifiées. Environ 90 % du réseau se composent de lignes à voie unique. La longueur du réseau des voies navigables maritimes et intérieures gérées par l'Administration maritime finlandaise est de 16 200 kilomètres. Ce réseau compte 4 000 kilomètres d'itinéraires pour la marine marchande, dont 2 100 kilomètres d'une profondeur supérieure ou égale à 8 mètres en comptant toutes les voies navigables maritimes conduisant aux ports d'hiver.

f) Trafic intérieur de voyageurs – Capacité des transports publics à la fin de 2005^{1, 2, 3}

2005	Chemins de fer ⁶	Tram	Métro ⁷	Autobus, autocars ⁹	Taxis	Transport aérien ⁵	Trans-bordeurs	Total
Transport longue distance								
Véhicules	722	0	0	630	0	32	0	1 384
Places assises	40 383	0	0	32 058	0	2 895	0	75 336
Nombre total de places	42 603	0	0	32 058	0	2 895	0	77 556
Transports urbains dans les grandes villes								
				44	Places assises/ autobus ou autocar			
Véhicules	70	131	54	1 499	0	0	3	1 757
Places assises	13 300	5 889	6 948	66 250	0	0	810	93 197
Nombre total de places	16 625	16 293	21 300	104 289	0	0	900	159 407
Autres transports locaux à l'intérieur des villes								
				43	Places assises/ autobus ou autocar			

2005	Chemins de fer ⁶	Tram	Méto ⁷	Autobus, autocars ⁹	Taxis	Transport aérien ⁵	Trans-bordeurs	Total
Véhicules	0	0	0	958	0	0	0	958
Places assises	0	0	0	41 190	0	0	0	41 190
Nombre total de places	0	0	0	62 263	0	0	0	62 263
Autres transports collectifs					Places assises/ autobus ou autocar			
				47				
Véhicules	112	0	0	1 892	0	0	0	2 004
Places assises	16 758	0	0	88 733	0	0	0	105 491
Nombre total de places	20 948	0	0	90 621	0	0	0	111 569
Transports à la demande^{8,4}					Places assises/ autobus ou autocar			
				47				
Véhicules	0	0	0	1 778	9 152	0	0	10 930
Places assises	0	0	0	83 628	46 332	0	0	129 959
Nombre total de places	0	0	0	83 628	46 332	0	0	129 959
Total					Places assises/ autobus ou autocar			
				46				
Véhicules	904	131	54	6 757	9 152	32	3	17 033
Places assises	70 441	5 889	6 948	311 858	46 332	2 895	810	445 173
Nombre total de places	80 176	16 293	21 300	372 859	46 332	2 895	900	540 755

¹ Également à Tampere et à Turku.

² Capacité au dernier jour de l'année.

³ Si la capacité d'un véhicule (par exemple un avion) varie, la capacité nominale est prise en compte dans les statistiques relatives à la capacité mais en ce qui concerne les statistiques relatives au nombre de places assises, c'est le nombre de places effectif qui est pris en compte.

⁴ Le transport à la demande par autobus et par autocar comprend également le transport à la demande vers l'étranger effectué avec des véhicules finlandais.

⁵ Le transport aérien comprend toutes les compagnies aériennes importantes effectuant des vols intérieurs.

⁶ Le nombre de véhicules est le nombre de voitures.

⁷ Le nombre de véhicules est le nombre de paires de voitures.

⁸ La capacité du transport à la demande ne peut être comptabilisée à part que dans le cas des autobus et des autocars.

⁹ Y compris les autobus et les autocars appartenant à des sociétés qui ne font pas partie de l'Association finlandaise des entreprises de transport par autobus et par autocar.

47. À la fin de 2006, il y avait au total 2 505 543 voitures particulières et 91 465 camions. Les Chemins de fer finlandais possédaient 11 162 wagons, soit une charge utile de 499 128 tonnes, et les propriétaires privés 54 wagons, soit une charge utile totale de 2 314 tonnes.
