

**XXIVe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
MEXICO 2011**

HONGRIE – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TSB

**FOURNITURE DE MODES DE TRANSPORT
INTEGRES ET SERVICES AUX CLIENTS**

Z. Bokor & F. Mészáros
Budapest Université de Technique et d'Économie, Hongrie
zbokor@kgazd.bme.hu, fmeszaros@kgazd.bme.hu

RÉSUMÉ

La demande pour le transport des voyageurs et des marchandises joue un rôle dominant dans l'économie de la Hongrie. Grâce à l'intégration du pays dans l'UE et aux changements sociaux, à côté des aspects quantitatifs, l'importance des caractéristiques qualitatives s'est accrue au cours de l'évaluation des services. Ainsi le développement des services de transport combiné ou de transports intégrés a été accéléré au cours de la dernière décennie. En ce qui concerne les coûts sociaux, des économies peuvent être atteintes avec ces solutions par rapport à ceux des modes de transport pris séparément, mais elles impliquent des bénéfices (moins considérables) au niveau micro-économique aussi. La demande pour les services de transports intégrés va s'accroître sans cesse dans l'avenir et pour les comprendre mieux il faut analyser plus attentivement les activités du marché, c'est-à-dire les études devront être concentrés à la nature de l'interaction entre la demande et de l'offre. Le marché du transport combiné est déterminé en premier chef par les technologies actuelles et les ressources financiers disponibles, ainsi que par les changements éventuelles de la politique de transport en second. Par conséquent, pas seulement l'interaction entre la demande et de l'offre, mais les opportunités du financement, l'environnement législative et régulatrice et les concepts stratégiques à long terme doivent être analysés aussi.

Le rapport présente une étude parallèle du marché de transport des voyageurs et celui des marchandises, du point de vue de l'offre et de la demande aussi. En même temps, leur rôle dans l'économie et dans la société est examiné, les initiatives prises à haut niveau (harmonisation des horaires, fondation des associations dans le cadre du système de transport public des voyageurs, l'assurance de l'accessibilité, etc.) sont passées en revue et le rôle des différents agents intéressés dans le développement du système institutionnel est spécifié. Leur interdépendance ainsi que les opportunités financières sont aussi présentés. L'avenir désiré du secteur de transport, les idées stratégiques principales, les plans et les actions possibles sont aussi bien démontrés.

1. SITUATION DU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

1.1. Transport des voyageurs

Malgré l'accroissement du taux de la motorisation individuelle similairement aux tendances européennes, le transport en commun joue même actuellement un rôle important en Hongrie en ce qui concerne la distribution du trafic (Tableau 1).

*Tableau 1- Distribution du trafic par mode de transport des voyageurs**

| % | En dehors de Budapest | Budapest |
|---------------------|-----------------------|----------|
| Transport en commun | 44,3 | 62,5 |
| Voiture personnelle | 50,4 | 35 |
| Autres | 5,3 | 2,5 |
| Total | 100 | 100 |

* Unité: nombre de voyages. Là où il faut changer le véhicule au cours du voyage (voyage en chaîne), on a pris en compte le voyage le plus significatif. Les données relatives à Budapest sont celles de BKV (Compagnie de Transport de Budapest), collectées en 2004, alors que celles relatives à la population en dehors de Budapest proviennent de l'enquête statistique des ménages exécutée en 2008.

Les raisons principales de celle-ci sont (1) le taux de motorisation relativement bas par rapport aux autres pays européens avant 1990 même si l'augmentation de ce taux était accéléré depuis, (2) les tarifs du transport commun des voyageurs fixés par des autorités tenant compte des critères sociaux sont relativement bas, offrant des réductions généreuses et finalement (3) le réseau de transport commun des voyageurs est très étendu et très dense (99,9% des communes est servie régulièrement par autobus, alors qu'un tiers des communes disposent de services publics de transport des voyageurs par chemin de fer).

1.2. Caractéristiques des services de transport commun routiers et ferroviaires des voyageurs et des réseaux

Les services publics relatifs au transport commun à long distance des voyageurs par autobus et chemins de fer sont commandés par le ministre responsable pour le secteur du transport. Dans le processus de travail relatif à la commande des services de transport, Les Bureaux Régionaux d'Organisation de Transport, institutions de fond du ministère établies dans différentes régions du pays, jouent un rôle décisif dans ce processus. Par leur présence locale, ces Bureaux aident à faire valoir le principe de la subsidiarité lors du développement et de la prestation des services publics de transport commun.

La coordination appropriée des services, assurés par différents moyens de transport ou par différents prestataires, a une importance majeure, spécialement au cours de l'élaboration des horaires harmonisés des services de transport en commun. Dans ce cadre, il est donc très important :

- d'identifier les ruptures de service ainsi que les services parallèles inutiles,
- de coordonner les correspondances aux points de changement,
- d'assurer la prestation des services de qualité avec des délais acceptables.

Les domaines d'activité du transport commun routier et ferroviaire sont les services (1) à long distance, (2) régionaux et (3) des banlieues.

Le transport commun international ou contractuel des voyageurs par chemin de fer ou par la route est considéré comme activité commerciale, ainsi il est exclu des services publics..

Dans 99,9 % des communes de la Hongrie 507,4 millions de voyageurs sont transportés annuellement par le transport commun avec une performance de 11 244 millions voyageur-kms, sur 40 mille lignes par jour..

24 compagnies publiques (ces compagnies VOLÁN font propriété d'État) assurent le transport commun routier des voyageurs. Ils exploitent 6720 autobus ayant un âge moyen de 11,5 ans. Néanmoins, la situation est mieux caractérisée par le fait que l'âge moyen d'un quart du parc de véhicules dépasse 17 ans.

142,7 millions de voyageurs sont transportés par chemin de fer avec une performance d'environ 830 millions de voyageur-km par an, exploitant 3 300 trains par jour.

La compagnie MÁV-START Zrt. chargée de prestation de services publics liés au transport commun des voyageurs par chemin de fer, exploite 2 990 voitures (locomotrices et wagons de voyageurs).

L'âge moyen de ces voitures est de 30,94 ans. L'âge moyen des locomotrices et des automoteurs est de 20,7 ans, l'âge moyen des wagons de voyageurs est de 32,64 ans. En

ce qui concerne les locomotives remorqueuses, la situation n'est pas meilleure du tout, leur âge moyen dépasse les 34 ans.

Le ministère responsable du transport est chargé d'assurer la qualité appropriée des services publics liées au transport commun des voyageurs, ainsi il doit déterminer le niveau de service demandé dans des contrats signés avec des entreprises ferroviaires(SLA). Les exigences principales sont (1) la propreté, (2) la ponctualité, (3) l'information appropriée de la clientèle.

1.3. Systèmes de transport public local

Le nombre de communes desservies par des systèmes de transport public local varie d'un an à l'autre, mais il est supérieur à 100 même aujourd'hui.. L'exploitation des systèmes de transport local est commandée par la municipalité l'assurant son financement de ses propres ressources, et, en partie, de budget de l'État où 35,2 milliards de HUF sont dédiés à cet effet annuellement.. A part de maintenir des tarifs à un niveau relativement bas, il faut ajuster les horaires à la demande, ainsi qu'utiliser les méthodes modernes de l'exploitation en vue d'accroître la performance.. Mais tout ceci peut augmenter les pertes d'exploitation et à cause de sous-financement permanent implique la dégradation accélérée du parc des machines.

Sur les réseaux de transport commun locaux 2 179,4 millions de voyageurs sont transportés performant 8 048,3 millions de voyageur-kms annuellement(dont près de 60 % dans la capitale). Environ 60 % de cette performance est réalisé par des autobus, alors que le reste est faite par tramways, trolleybus, métro, et chemin de fer des banlieues.

422 autobus avec l'âge moyen de 8 ans sont exploités par les compagnies de transport public avec propriété majoritaire des municipalités (Kaposvári T. Zrt., Miskolci V.K., Pécsi K. Zrt.) est de, leur. 1 200 autobus avec l'âge moyen de 16 ans sont exploités par la Compagnie de Transport de Budapest (BKV).s.

L'objectif général des services locaux de transport commun des voyageurs est de faire face à la demande locale, alors que dans des petites communes, ils assurent l'accès aux services de transport public interurbain.

1.4. Transport fluvial, transport par bac

Depuis le 1^{er} janvier 2004, le transport fluvial des voyageurs n'est plus considéré comme service public. Son rôle est essentiellement de faire face à la demande touristique. Parmi les projets de l'avenir, on trouve également un projet selon lequel, Suivant la pratique européenne, il est prévu d'ouvrir une ligne desservi par des bateaux express à l'intérieur de la ville de Budapest ou éventuellement dépassant ses frontières administratives. Une étude de faisabilité est en cours d'élaboration à cet effet.

Par rapport aux autres modes de transport, le transport de voyageurs par bac faire face à une demande marginale , mais en remplaçant de ponts, il est compté parmi les services publics. En Hongrie, 65 services de bac fonctionnent aujourd'hui à travers des fleuves ou des lacs.

1.5. Transport combiné des marchandises

5,315 millions tonnes de marchandises, ont été transportés en Hongrie en 2009 par le transport combiné performant 1,113 milliard tonne-kilomètres, ce qui représente une baisse de 2,61 % concernant le volume et de 1,00 % concernant la performance, par

rapport à l'année précédente. Dans ce pays relativement petit et dépourvu du littoral maritime, le trafic interne est modeste, ainsi l'élément le plus significatif du transport combiné à long distance c'est le chemin de fer. En ce qui concerne les containers chargés, leur transport performance est assez élevé dans l'importation et dans le transit.

Tableau 2 - Données principales du transport combiné en Hongrie (2009)

| | ITU | Poids net des marchandises transportées (millier de tonnes) | Performance du transport des marchandises (million de tonnes kilomètres) |
|----------------------------------|--------|---|--|
| Containers, armoires de rechange | 221167 | 4365,683 | 842,652 |
| Remorques, semi-remorques | 6955 | 188,584 | 24,549 |
| RO-LA | 26430 | 760,605 | 266,212 |

Source: Office Central de Statistiques en Hongrie

Il y a relativement peu de compagnies qui réalisent des prestations de transport combiné (p.e. Rail Service Hungária Kft., Hungarokombi Kft.). Les terminaux majeurs du transport combiné sont présentés par la Figure 1.

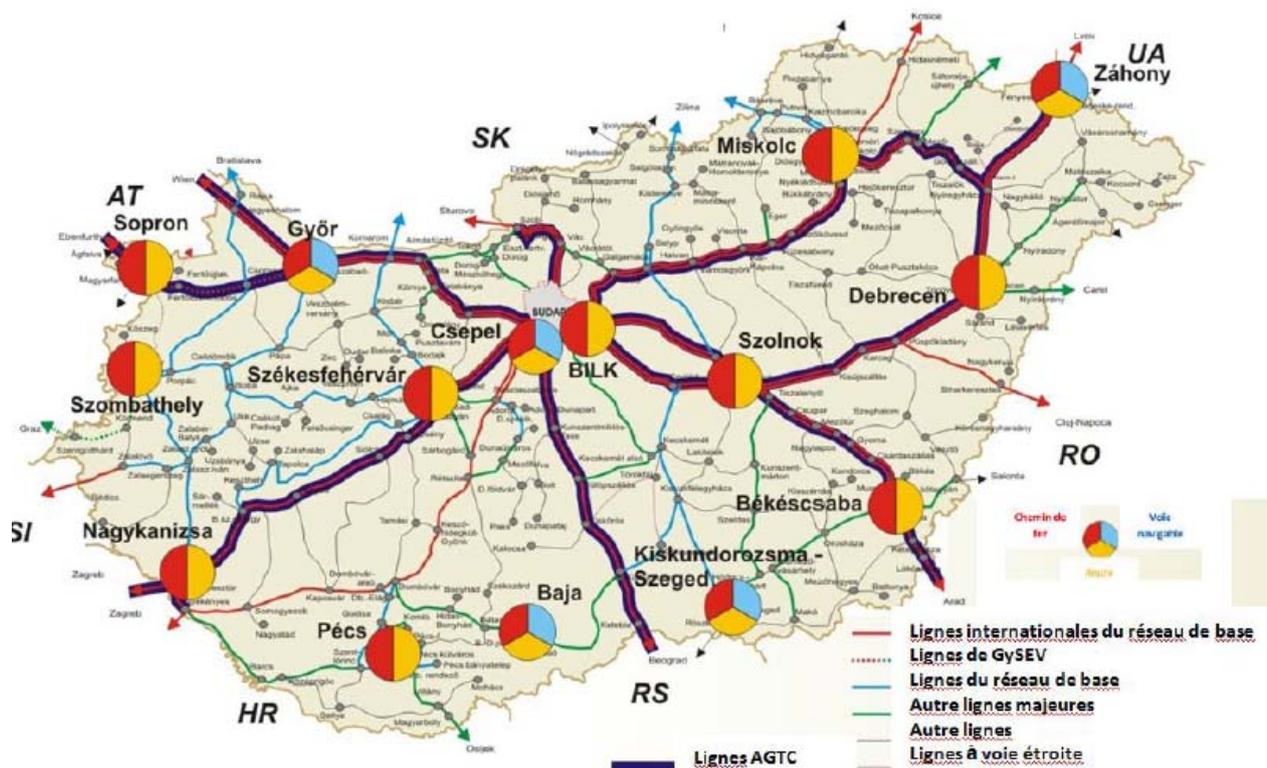


Figure 1 - AGTC lignes et terminaux de transport combiné en Hongrie (Source: KTI)

2. MESURES PRISES POUR ENCOURAGER LA COOPERATION DES MODES DE TRANSPORTS

2.1. L'environnement institutionnel et la structure du marché du transport public des voyageurs en Hongrie

En tant qu'Etat Membre de l'Union Européenne, le système juridique de la République de Hongrie, respectant aussi les spécificités nationales, forme un ensemble harmonisé avec « l'acquis communautaire ».

Conformément au système administratif de la Hongrie, à deux niveaux (local et central), le système du transport des voyageurs a deux éléments de base: le transport interurbaine (transport à long distance et intercommunal) et le transport local (à l'intérieur et dans le banlieue des communes). Assurer la prestation des services de transport public à long distance est la responsabilité du gouvernement central, alors que pour les municipalités locales c'est une option d'assurer la prestation des services de transport public local des voyageurs.

Sur le marché des services publics liés au transport interurbaine des voyageurs par la route, 24 compagnies VOLÁN (en propriété principalement majoritaire de l'Etat), ainsi que 4 compagnies privées de transport offrent des services publics liés au transport routier des voyageurs aujourd'hui. Avec les compagnies d'Etat offrant les services publics liés au transport routier interurbain des voyageurs, des contrats de service public ont été signés le 1^{er} janvier 2005, l'échéance desquels étant le 31 décembre 2016. Les compagnies privées menant une activité similaire sur ce marché ont été sélectionnées au cours des appels d'offres, les contrats signés avec eux sont également valables jusqu'au 31 décembre 2016.

La prestation des services publics liés au transport ferroviaire des voyageurs est assurée par la compagnie MÁV Start Zrt., (faisant partie du Groupe MÁV étant en propriété de l'Etat), ainsi que par la compagnie Győr-Sopron-Ébenfurt Vasúti Zrt. (GySEV Zrt.) une concessionnaire étant en propriété commune de l'Etat Hongrois et de l'Etat Autrichien. Avec ces compagnies offrant des service publics liés au transport ferroviaire des voyageurs, un contrat de service public de 3 ans a été signé en 2010.

L'exploitation et l'entretien des voies ferrées est assurée par les compagnies MÁV Zrt. et GySEV Zrt; en vue de ces activités, il est envisagé de signer un contrat de 3 ans avec ces sociétés en 2011.

La prestation des services de transport public local est assurée dans plus de 100 communes par des compagnies par des compagnies en propriété de la municipalité, ou bien par les compagnies VOLÁN en propriété de l'Etat. En même temps, nombreuses entreprises privées prennent part également au transport local, surtout dans les petites communes.

2.2. Le financement du transport public des voyageurs

Les services publics liés au transport de voyageurs sont commandés par des autorités signant un contrat de service public dans lequel il est nécessaire de fixer les paramètres de base du service et les conditions du financement, à respecter pour la prestation des services sont bien déterminés et approuvés mutuellement. Il est à souligner que les tarifs du transport public local et interurbain de voyageurs sont plafonnés en Hongrie par une réglementation des autorités. Dans le cadre d'un système généreux des réductions tarifaires, établi en tenant compte des aspects sociaux, près de 60% de la population a

droit à un tarif réduit. Concernant le transport interurbain, cette réduction est définie en pourcentage par rapport au plein tarif (50%-90%), alors que dans le cas du transport local c'est un montant fixe.

400 milliards de HUF sont payés annuellement par le gouvernement central et les municipalités du budget de l'État pour l'organisation et le financement des services publics liés au transport local et interurbain des voyageurs.. Le financement de ces services est réalisé à travers de plusieurs moyens de financement, qui sont harmonisés mais qui fonctionnent dans différentes conditions.

En vue du changement structurel de la demande pour le transport des voyageurs et l'accroissement de la mobilité des personnes, la division du système de transport public en système de transport local et interurbain correspond de moins en moins aux besoins réels, en affaiblissant ainsi la compétitivité du transport en commun.

2.3. Harmonisation des horaires

C'est la tâche commune des prestataires des services liés au transport public et des organisations commandant ces services d'harmoniser les horaires des prestataires individuels relatifs aux différents modes de transport et/ou au transport public local et interurbain.. Les horaires concernant le transport public interurbain des voyageurs sont préparés par les prestataires, alors que l'organisation des consultations en vue de leur harmonisation revient au Bureau Régional de l'Organisation du Transport, représentant le ministère responsable pour le secteur de transport.

Les horaires sont harmonisés dans l'ordre suivant : (1) entre les modes de transport, (2) à l'intérieur d'une mode de transport, (3) entre le transport local et interurbain. L'objectif de l'harmonisation des horaires est qu'en utilisant effectivement les ressources disponibles, le transport public des voyageurs puisse satisfaire le plus possible la demande pour les services liés au transport public des voyageurs.

En Hongrie, les notions de service de base et de service public elle-même ne sont pas définies par la loi, c'est pourquoi les horaires de transport public des voyageurs sont élaborés chaque année au cours des consultations relatives aux horaires fondés sur les horaires appliqués préalablement.. Lors de la planification des capacités à offrir, les priorités sont liées au motif du voyage dans l'ordre suivant: (1) satisfaire la demande pour voyages officiels (à l'école, au lieu du travail), (2) satisfaire la demande pour accès aux autres services de transport (publics), et finalement (3) satisfaire la reste de la demande ainsi que celui pour les voyages du tourisme.

En appliquant les principes énumérés ci-dessus, on peut déclarer, qu'en ce qui concerne le général transport des voyageurs à long distance et dans les banlieues l'horaires du transport ferroviaire doivent être harmonisés principalement avec ceux des services d'autobus y connectés, alors que dans le transport régional la gestion de transport public ferroviaire des voyageurs doit être harmonisée avec celle relative au transport public routier des voyageurs en exploitant les avantages de chaque mode (co-modalité).

2.4. Intégration des horaires/tarifs/réseaux du transport public local et interurbain des voyageurs, le modèle de l'association

Le 1^{er} septembre 2005, les agents représentant l'Etat et des municipalités ont mis en place l'Association de Transport de Budapest (BKSZ) dont l'objectif est de prendre un part de plus en plus important dans l'organisation, la gestion et le développement du transport

en commun de Budapest et de ses banlieues, ainsi que contribuer d'achever des objectifs approuvés conformément à la cadence prévue.

Une Carte Budapest, appliquant un tarif unitaire relatif aux transports locaux et interurbains des voyageurs dans les limites administratives de Budapest a été introduite en deux étapes en 2005 et en 2009. Il est en cours d'élaboration d'étendre cette communauté tarifaire sur les banlieues de Budapest.

Nombreux projets ont été mise en place ou sont en cours d'élaboration permettant aux voyageurs d'utiliser les services de système de transport des voyageurs à Budapest et dans ses banlieues comme ceux d'un système intégral (organisateur de voyage par internet, numérotation unique sur les lignes desservies par plusieurs prestataires, etc.).

Il est à noter que sous la gestion de BKSZ – à côté d'autres développement –, plus de 1 100 places de parking P+R et plus de 700 places de parking B+R ont été construites à Budapest et aux banlieues entre 2008 et 2010 . En s'associant aux différentes initiatives, BKSZ contribue à la préparation de construire 4 257 places P+R, de 1 700 places B+R nouvelles, de 21 terminaux tournant d'autobus et de 67 arrêts d'autobus..

En plus des projets exécutés dans la capitale, dans le cadre des Programmes Opérationnels Régionaux financés partiellement par l'UE de 2008 à 2010 des ressources importantes ont été utilisées pour développer des infrastructures de transport créant des accès régionaux, locaux ou ruraux. La modernisation des gares routières et des arrêts d'autobus, la construction des terminaux tournant d'autobus, la facilitation de l'accès aux véhicules, la mise en place de places de parking P+R et B+R et le développement des prestations de services améliorant le confort du voyage (p.e. systèmes d'information des voyageurs appropriés).

2.5. Améliorer l'accessibilité des moyens des transports en commun des voyageurs pour les personnes handicapées

Un des éléments clé pour l'évaluation de la qualité des systèmes de transport publics c'est leur accessibilité physique, c'est-à-dire il faut les faire accessibles pour les personnes handicapées.

Selon l'opinion des spécialistes, actuellement moins de 20 % des moyens et des infrastructures de transport sont réellement accessibles par les personnes handicapées; le coût de la transformation du réseau entier à cet effet pourrait atteindre HUF 350 milliards.. À cause de manque de ressources, ces développements ne sont pas réalisables, mais la remise en état des infrastructures existantes ou la construction des infrastructures nouvelles assurant l'accessibilité pour les personnes handicapées est bien encouragée.

L'assurance de l'accessibilité des systèmes de transport en commun pour les personnes handicapées ne peut, bien entendu, donner une solution que pour une partie de ces personnes; leur demande entière pour services liées au transport des voyageurs peut être satisfaite si les services de transport, d'assistance et de soutien seront capable d'offrir des solutions individuelles pour les gravement handicapées aussi.

2.6. Systèmes de transport à la demande

À côté de la coopération entre les transports public urbain et interurbain des voyageurs, la prestation des services de transport des voyageurs dans les espaces peu denses ou ayant une structure d'habitation spéciale, constitue un défi important, car ces territoires

sont difficiles à atteindre avec les moyens traditionnels de transport des voyageurs conçus pour le transport public, ou bien ils ne peuvent pas être intégrés dans le réseau de transport. Ca vaut aussi concernant les personnes ayant une demande pour transport spéciale (personnes âgées, personnes handicapées, etc.).

L'offre du transport public des voyageurs sur ces territoires peut être amélioré non seulement pour les personnes handicapées, si à côté des autres projets similaires, lancés dans la cadre de la politique sociale pour atteindre le même but (autobus du village, autobus de la communauté locale, etc.), les services du transport à la demande pourraient être développés dans le cadre du système du transport public.

Plusieurs projets pilotes ont été lancés au cours des dernières années pour mettre en place de systèmes de transport public à la demande, desservis avec des véhicules à capacité limitée, sur les parcours variables, conformément aux horaires flexibles. Néanmoins, leur application reste limitée parce que les coûts unitaires sont élevés et le nombre des personnes qui les accepte n'augmente que augmente lentement et progressivement.

2.7. Le cadre législatif

La prestation des services liés au transport public des voyageurs est réglée par plusieurs actes législatives et réglementations au niveau national et communautaire.

De la part de l'État c'est le Ministre responsable des transports qui ordonne ces services publics, assisté par le Ministre responsable du budget de l'État par ce que les contraintes budgétaires doivent être aussi respectées. Les services de transport local sont ordonnés par les municipalités (conseil des députés) en question.

3. MESURES PRISES POUR ENCOURAGER DU TRANSPORT COMBINÉ DE MARCHANDISES

Les mesures prises dans l'intérêt du transport combiné de marchandises peuvent être divisées en deux catégories :

- Subventions financiers
- Outils administratifs de motivation

3.1. Subventions financiers

Pour encourager le développement des services du transport combiné de marchandises, le gouvernement hongrois donne les subventions directes* suivantes:

- HUF 2,890 milliards ont été payés par le budget de l'État en tant que subvention aux coûts de fonctionnement des services Ro-La entre 2008 et 2011. Le résultat concret de cette subvention est l'existence même des services Ro-La en Hongrie: 36 791 véhicules lourds, essentiellement d'origines serbe et turc ont été transportés par ce mode de transport en 2008, alors qu'en 2009 leur nombre était de 26 430.
- Les centres logistiques intermodaux sont développés avec l'aide financière de l'UE dans le cadre du Programme Opérationnel du Développement de l'Economie (GOP) et du Programme Opérationnel de la Région Centrale de la Hongrie

* Les mesures incorporées dans le programme du développement de l'infrastructure du transport, ou dans d'autres programmes (p. e. Marco Polo) ne sont pas prise en compte.

(KMOP). Les projets approuvés (achat de machines ou d'équipements, rallongement de voies ferrées de chantier, élargissement de terminaux) peuvent recevoir une contribution au maximum HUF 750 millions par projet couvrant maximum 50% des coûts d'investissement (en cas de KMOP, ces chiffres sont HUF 600 millions et 30% étant donné que Budapest et le département de Pest se trouvent dans cette région). En somme HUF 30,259 milliards est disponible pendant la période de 2007 à 2013; 85 % de cette contribution vient du Fond Européen de Développement Régional (FEDER) et 15 % sera payé du budget national de l'Etat hongrois. Une condition contractuelle de la subvention est la modification du choix modal (transfert de transport de marchandises de la route à la voie ferrée ou la voie navigable) qui doit être calculé selon la formule suivante (où b_1 , b_2 , b_3 sont les choix modaux de but qui doivent être atteints par le candidat au cours des trois années consécutives suivant l'année de l'achèvement du projet, b_0 étant le choix modal de base) :

$$\frac{\text{subventions demandés}}{(b_1 - b_0) + (b_2 - b_0) + (b_3 - b_0)} \leq 7,10 \text{ KHUF / tonne}$$

- Dans le cadre du Programme Opérationnel du Transport les projets relatifs aux voies ferrées de chantier et des ports peuvent être subventionnés. Des subventions totalisant HUF 15,1 milliards sont disponibles à cet effet entre 2007 et 2013, , 85 % de cette somme sera financé par le FEDER et 15 % par le budget national hongrois.

Les subventions ont été allouées sous tous les trois formes suivant les consultations avec des organisations professionnelles (p. e. Association des Centres de Services Logistiques de Hongrie). Vu leur caractère pour payer ces subventions, à côté d'approbation du gouvernement hongrois il fallait obtenir aussi une « notification de l'aide d'État » de l'UE.

3.2. Actes législatives et accords

La Hongrie a publié l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) en 1994. Bien qu'un système de péage routier basé sur la distance parcourue n'existe pas encore en Hongrie, la défense de circulation des poids lourds lors des week-ends et les jours fériés n'est pas appliquée aux véhicules exécutant un transport combiné de marchandises dans les alentours de 70 km des centres logistiques.

En plus, la Hongrie a signé des accords bilatéraux de transport international de marchandises avec ses pays voisins (la Croatie, la Roumanie, la Serbie et la Slovaquie,) ainsi qu'avec d'autres pays (l'Allemagne, la Bulgarie, l'Italie et la République Tchèque).

4. DOCUMENTS STRATEGIQUES, CONCEPTIONS PROFESSIONNELLES

4.1. Transport des voyageurs

Conformément aux tendances européennes, l'objectif à long terme du développement du transport public est, la mise en place d'un système de transport intégré où les services ferroviaires et routiers sont harmonisés. Pour satisfaire la demande réelle, la prestation appropriée des services doit être basée sur l'utilisation économique et la plus efficace des ressources financières disponibles.

Dans le but de conserver ou même augmenter la part actuelle du transport public des voyageurs dans le choix modal, il est indispensable d'augmenter considérablement la

qualité des services. Il est nécessaire alors de développer tous les deux: les infrastructures de transport et des véhicules, mais c'est bien déterminé par les sérieuses contraintes budgétaires.

En plus des ressources nationales limitées, d'importantes ressources sont assurées de la part de l'Union Européenne pour financer les projets conçus pour achever les objectifs déterminés dans le cadre des Programmes Opérationnels Régionaux et du Programme Opérationnel du Transport.

4.2. Transport des marchandises

Dans tous les documents officiels en vigueur de la politique du transport hongroise, le rôle et l'importance du transport combiné des marchandises sont dûment soulignés. Dans le chapitre de la Stratégie Unifiée de Développement du Transport (EKFS), traitant les problèmes liés au transport des marchandises,, un objectif primordiale est l'augmentation de la part du transport combiné des marchandises dans le choix modal, ainsi que l'amélioration de l'exploitation et de la gestion des centres logistiques., Une Conception de Développement des Centres Logistiques en Hongrie a été élaborée en 2006. L'objectif de cette stratégie sectorielle est la mise en place en Hongrie d'un système de transport des marchandises et du logistique qui, - basé sur la situation géopolitique favorable du pays- est capable d'assurer les fonctions d'un hub terminal de l'Europe de l'Est et du Sud de manière efficace et durable (donnant priorité au transport des marchandises par chemin de fer ou voie navigable). Le transport combiné des marchandises est traité également par la Stratégie Hongroise de la Logistique 2007-2013, ainsi que le Nouveau Plan Széchenyi (Plan national du Développement).

4.3. Développement de l'infrastructure du transport public des voyageurs

Dans ce domaine, l'objectif principal est le développement et l'entretien aussi bien des voies ferrées que des routes. D'une part des temps de voyages acceptables doivent être assurés, parce qu'ils ont une influence considérable sur la qualité de la prestation des services, la condition technique des autobus doit être maintenue à un niveau exigé d'autre part, mais ces exigences impliquent un accroissement de la demande pour financement public. Par conséquent, il faut tout faire pour améliorer la condition des voies ferrées et des routes permettant ainsi d'assurer la compétitivité du transport public par rapport au transport individuel.

Il est à souligner, que l'infrastructure de transport public des voyageurs peut être développé pas seulement en exécutant des projets à grand envergure, mais en développant certain éléments de l'infrastructure (ce qui coût beaucoup moins cher), en vue d'éliminer des bouchons, ou d'améliorer l'accès au niveau local ou régional ainsi que du qualité de la prestation des services globalement. Ces mesures sont d'importance vitale pour augmenter le ratio coût-efficacité ainsi que celle de la valeur ajoutée sociale.

4.4. Réhabilitation de la voie ferrée

La condition du réseau ferroviaire hongrois est caractérisé par le fait, que sur près de 40 % de son longueur la vitesse est limitée. Les signes limitant la vitesse augmentent la durée du trajet (un seul signe de limitation du vitesse à 20 km/h peut prolonger la durée du trajet par 1,5 à 2 minutes) et augmenter la consommation d'énergie en raison du ralentissement et de l'accélération qui d'ailleurs ne seraient pas nécessaires.. En éliminant ces limitations de vitesse ponctuelles et en concentrant les efforts sur les bouchons et les problèmes impliquant les plus gros effets - au niveau du réseau - sur des horaires

(disruption des correspondances), la qualité de la prestation de services peut être améliorée très considérablement, à coûts relativement bas.

Au cas où la correction de ces défaillances de la voie ferrée ne sera pas entamée prochainement, la compétitivité du transport ferroviaire va continuer à baisser et il sera de moins en moins capable de satisfaire la demande pour transport.

Concernant les lignes à trafic élevé et les lignes de banlieues, la réhabilitation des éléments de l'infrastructure qui causent des bouchons et l'amélioration de la technologie appliquée est très important (p.e. aux points faibles de l'infrastructure des lignes de banlieues surchargées en raison des horaires intégrales cadencés, les problèmes technologiques et l'état des équipements de la signalisation aux gares terminus).

4.5. Développement de l'infrastructure routière

A part le réseau des autoroutes et des routes express, l'état des routes nationales primaires et secondaires rend souvent très difficile l'exploitation en sécurité et respectant les horaires des autobus assurant le transport public. Dans l'intérêt de l'amélioration de cette situation, il est nécessaire d'assurer d'une façon permanente les moyens financiers appropriés, dédiés au développement et à l'entretien des routes nationales et municipales. À cause des conditions inappropriées des routes et de la circulation routière la dégradation de l'état technique des autobus exploités par les compagnies prestataires de services publics liés au transport des voyageurs est accélérée, impliquant inévitablement l'accroissement des coûts d'exploitation et du remplacement qui doivent être financés par monnaie public, ce qui pèse lourdement le budget central. En raison de la qualité inappropriée des routes, les prestataires du transport public des voyageurs ne sont pas en mesure de respecter des horaires et ils ne sont pas capables d'attirer des voyageurs, ou même d'assurer que les voyageurs continuent à utiliser le transport public, ainsi l'achèvement des objectifs de la politique des transports est en danger.

Du point de vue du transport public des voyageurs, l'existence (ou manque) des voies tournants et l'aménagement des arrêts d'autobus, leur conditions techniques et l'assurance de l'accessibilité sont d'une importance majeure.

4.6. Modernisation des installations du transport public des voyageurs, en faveur de la coopération des différents modes

L'environnement de rencontre du voyageur avec le prestataire de service public lié au transport ferroviaire ou routier des voyageurs est décisif lors du choix individuel concernant le moyen du voyage. En raison de ce fait, il faut tout faire pour que ces espaces soient aménagés de façon à répondre aux besoins des voyageurs aussi bien du point de vue de l'organisation du transport que d'esthétique. Lors de la réhabilitation des espaces fréquentés par les voyageurs, il est indispensable de respecter les exigences de l'accessibilité physique et de la communication. L'évaluation des conditions ainsi qu'une classification éventuelle des gares ferroviaires et routières doit être basée sur les critères suivants: l'état général de la gare, qualité de services offerts par le personnel ou les véhicules ainsi que le niveau du confort et la qualité des services auxiliaires. Quand il est possible, les investissements doivent être concentrés aux points de transfert des voyageurs, facilitant ainsi la coopération de différents modes de transport., Un progrès considérable a été faite pendant des années récentes au cours de la réhabilitation des stations existantes et la construction des stations nouvelles, mais l'accessibilité pour les personnes handicapées ne pourra être assurée que progressivement.

4.7. Remplacement des véhicules du transport public

En ce qui concerne le choix modal, conformément aux tendances internationales, le part du transport des voyageurs effectué par voitures individuelles s'accroît constamment en Hongrie diminuant ainsi la demande effective pour transport public des voyageurs.

En raison de leur âge et leur condition la majorité des véhicules exploités dans le transport sont incapable d'offrir un service de qualité. Ceci peut être compensé seulement par la mise en place d'un parc de véhicules moderne, conformément aux besoins réels. Un parc composé de véhicules accessibles aux personnes handicapées aussi est une condition de base pour assurer l'attractivité des prestations de services de transport public, en reconnaissant, que dans l'absence de ces véhicules -, même si toutes autres conditions sont rencontrés -, des services de transport public, ne peuvent pas constituer une option attractive, ainsi la demande réelle pour le transport, induite par les activités sociaux et économiques ne pourra pas être satisfaite.

4.8. Investissements dans le développement des systèmes de signalisation et d'information des voyageurs

Un système de transport public moderne et compétitif est inimaginable sans l'utilisation des innovations les plus récents de la technologie de l'information. Les systèmes modernes de la signalisation et des équipements d'information de haut niveau doivent être installés et exploités à cet égard. Les priorités de développement dans ce domaine sont les suivantes:

- modernisation des systèmes d'information des voyageurs,
- mise en place d'un système de billets et d'abonnements à base de carte électronique, ainsi qu'un système électronique (à base d'internet) de réservation de siège, installation des équipements rendant possible le paiement par carte bancaire dans les guichets de vente des billets et au bord des autobus,
- mise en place des systèmes de gestion des véhicules, à base de GPS, ainsi que des systèmes complexes de transmission et du traitement des données ainsi que de contrôle de la circulation au bord des véhicules et aux stations.

5. VISION DE L'AVENIR

Comme le résumé ci-dessus montre bien, le système hongrois de transport public des voyageurs dispose actuellement de conditions très favorables (part considérablement grand dans le choix modal et bonne performance reflétée par le nombre élevé des voyageurs) en vue d'accroître sa compétitivité.

Ils existent tout de même de nombreux effets négatifs dont la correction est indispensable pour maintenir les tendances jusqu'à présent favorables.

La structure du marché du transport public des voyageurs sera probablement modifiée considérablement à moyen terme, puisque sur la base de la réglementation communautaire et hongroise, depuis le 3 décembre 2009, le droit de la provision des services du transport routier des voyageurs local et interurbain, peut être attribué à une compagnie uniquement par un appel d'offre compétitif. En ce qui concerne le transport ferroviaire, la possibilité d'attribution directe d'un contrat de service public sera maintenue également dans l'avenir. La régulation des services publics du transport local diffère de la régulation générale du marché, puisque le droit communautaire a introduit la notion de « prestataire interne ». Selon ces règles, une compagnie étant sous la gestion totale d'une municipalité, peut toujours recevoir un contrat de service public de transport sans appel

d'offres; mais seulement si elle n'offre pas d'autres services sur le marché des transports, ainsi dans l'intérêt de limiter localement les effets de distorsion du marché, induits par la manque d'appel d'offres restent locaux.

Un autre aspect important est de mieux faire valoir le principe de la subsidiarité. En vue de remplacer la gestion du transport à deux niveaux (central et local) en place à présent, par une organisation à trois niveaux créant un niveau moyen (régional) de la gestion du transport, est développé permettant d'approcher les décisions relatives à l'organisation et à la gestion du transport aux lieux où la demande pour transport est naît.

Finalement, il faut souligner l'importance du développement coordonné des systèmes de transport locaux et interurbains, qui pourra être achevé par la planification commune des réseaux et en faisant des effort communs dans le domaine de la prestation des services encourageant l'intégration des systèmes de transport de Budapest et d'autres grandes villes et leurs agglomérations.

Un document de base de la politique du transport de la Hongrie, la Stratégie Unifiée du Développement de Transport (EKFS) a été élaboré en 2008. Quant au développement du transport des voyageurs, cette Stratégie définit 4 priorités:

- Optimisation du choix modal relatif au transport des voyageurs, en maintenant la part du transport public en dessus de la moyenne de l'UE- 27.
- Amélioration de l'efficacité du choix modal du transport des voyageurs en assurant des co-modalités.
- Augmentation de la mobilité, en assurant des opportunités le égales aux voyageurs.
- Assurer la provision du transport des voyageurs économiquement soutenable par une gestion rationnelle.