

# LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

## 1985-1995

*ÉTUDES PAR PAYS*



© OCDE, 2000

© Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

Chef du Service des Publications,  
Service des Publications de l'OCDE,  
2, rue André-Pascal,  
75775 Paris Cedex 16, France.

**LES INVESTISSEMENTS  
EN INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORT  
1985-1995**

*Volume 1*

## CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République Yougoslave de Macédoine (E.R.Y.M.), Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:

INVESTMENT IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE – 1985-1995

*Volume 1*

*Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :*

***<http://www.oecd.org/cem/>***

© CEMT 1999

*Les publications de la CEMT sont diffusées par  
le Service des Publications de l'OCDE,*

2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

## REMERCIEMENTS

Ce document a été rédigé initialement par Dag Bjørnland, président de groupe *ad hoc* sur les investissements dans le secteur des transports, et Ingrid Weseth (IDeforum). Il a été revu et approuvé par le groupe *ad hoc*.

La CEMT remercie la société Sund & Baelte Holding A/S pour avoir fourni la photographie de la liaison fixe à travers le Grand Belt (*Great Belt Fixed Link*) reproduite en couverture, et autorisé son utilisation. Elle remercie également le Professeur Yannis Maniatis et Madame Maria Simeonidou qui ont élaboré les cartes figurant dans cette publication.

# TABLE DES MATIÈRES

## *VOLUME 1*

<b>Sommaire exécutif</b> .....	7
1. Évolution de l'ensemble des investissements en infrastructures de transport terrestre .....	8
2. Évolution des investissements par modes .....	10
3. Évolution des investissements consacrés aux infrastructures de transport intermodal/combinaé .....	17
4. Évolution de la valeur en capital des infrastructures de transport .....	17
5. Évolution des dépenses d'entretien des infrastructures .....	18
<b>1. Introduction</b> .....	21
<b>2. Développement des transports et environnement</b> .....	23
<b>3. Investissement total dans les infrastructures de transport</b> .....	26
<b>4. Répartition des investissements entre les modes de transport</b> .....	30
<b>5. Investissements dans le transport combinaé (multimodal)</b> .....	34
<b>6. Dépenses d'entretien des infrastructures</b> .....	36
<b>7. Valeur en capital</b> .....	38
<b>8. Données de base et unités de compte</b> .....	40
<b>Cartes</b> .....	55

## *VOLUME 2*

<b>9. Rapports et tableaux par pays (monnaies nationales)</b> .....	7
<b>10. Tableaux par pays (en ECU)</b> .....	241

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

Lors de sa session de l'automne 1987, le Conseil des ministres avait été saisi d'un rapport relatif à l'évolution des investissements dans les infrastructures de transport des pays de la CEMT. Ce document qui a fait l'objet d'une publication spécifique sous le titre «*Les investissements dans les infrastructures de transport des pays de la CEMT*», portait sur la période 1975-1985. Il faisait ressortir que, dans cet intervalle, les investissements annuels consacrés aux infrastructures de transport avaient diminué en termes réels de 25 pour cent. La baisse ainsi constatée était particulièrement marquée pour les routes et les voies navigables.

A la suite de l'examen de ce rapport, le Conseil des ministres avait demandé qu'une mise à jour de ce document soit effectuée régulièrement, selon une périodicité quinquennale, afin de présenter une vue actualisée de la situation.

Pour répondre à ce mandat, un nouveau rapport a été soumis au Conseil des ministres en mai 1991 lors de sa session d'Antalya. Ce document mettait en évidence une nette reprise depuis 1985 des investissements consacrés aux infrastructures de transport : en termes réels, les investissements effectués au cours de l'année 1990 étaient en effet supérieurs d'environ 10 pour cent à ceux réalisés en 1980. La comparaison entre les modes de transport faisait cependant apparaître une progression sensible des investissements ferroviaires et aéroportuaires alors que, pendant la même période, les investissements relatifs aux voies navigables intérieures et aux ports maritimes n'avaient cessé de décliner. De leur côté, malgré une forte reprise à la fin des années 80, les investissements routiers étaient encore en 1990 en retrait de près de 5 pour cent par rapport à leur niveau de 1975. Le rapport ainsi examiné par les ministres a fait l'objet d'une publication sous le titre «*Les investissements en infrastructures de transport dans les années 80*» qui a servi de référence à de nombreuses autres études ultérieures.

Afin d'actualiser ce rapport et répondre à la demande du Conseil des ministres, une nouvelle enquête a été lancée afin de collecter des données sur l'évolution des investissements au cours de la période 1985-1995. Pour la première fois, le questionnaire qui servait de support à cette enquête, a également été adressé aux nouveaux pays membres de la CEMT situés en Europe centrale et orientale.

Les résultats de cette enquête font l'objet de la présente publication intitulée «*Les investissements en infrastructures de transport 1985-1995*». L'examen de l'évolution des investissements consacrés aux infrastructures de transport au cours de la période de référence permet, à partir des résultats exposés dans cette publication, de tirer un certain nombre de conclusions. Toutefois, l'analyse des investissements et surtout de leur répartition entre les différents modes de transport nécessite, au minimum, certaines précautions, tout particulièrement lorsque l'on compare ces investissements aux prestations en tonnes-kilomètres ou voyageurs-kilomètres de ces mêmes modes. L'affirmation selon laquelle l'évolution des investissements devrait systématiquement suivre celle des trafics, appelle en effet les plus grandes réserves pour les raisons suivantes :

- La création de nouvelles capacités infrastructurelles ne constitue que l'un des instruments par lesquels le décideur peut tenter de répondre à la croissance des trafics. Pour diverses raisons liées notamment à l'insuffisance des ressources financières disponibles, aux préoccupations en matière d'environnement, au manque d'efficacité des investissements qui induisent de nouveaux trafics (cf. Table Ronde 105 de la CEMT : «*La mobilité induite par les infrastructures*»),..., la priorité peut être donnée à d'autres actions qui permettent également d'obtenir une meilleure adéquation de l'offre et de la demande. Parmi ces actions, on peut mentionner : une meilleure gestion du trafic par exemple grâce aux nouvelles technologies d'information et de guidage, une exploitation plus efficace dans le temps et dans l'espace des infrastructures disponibles afin de mieux utiliser les capacités existantes (par des incitations à des changements d'itinéraires, des politiques tarifaires adéquates...), une modification de la répartition modale des trafics pour tirer parti des réserves de capacité inemployées et favoriser les modes les moins agressifs pour l'environnement, une politique de modération de la demande visant à limiter les déplacements, un changement dans la répartition spatiale des activités, etc.

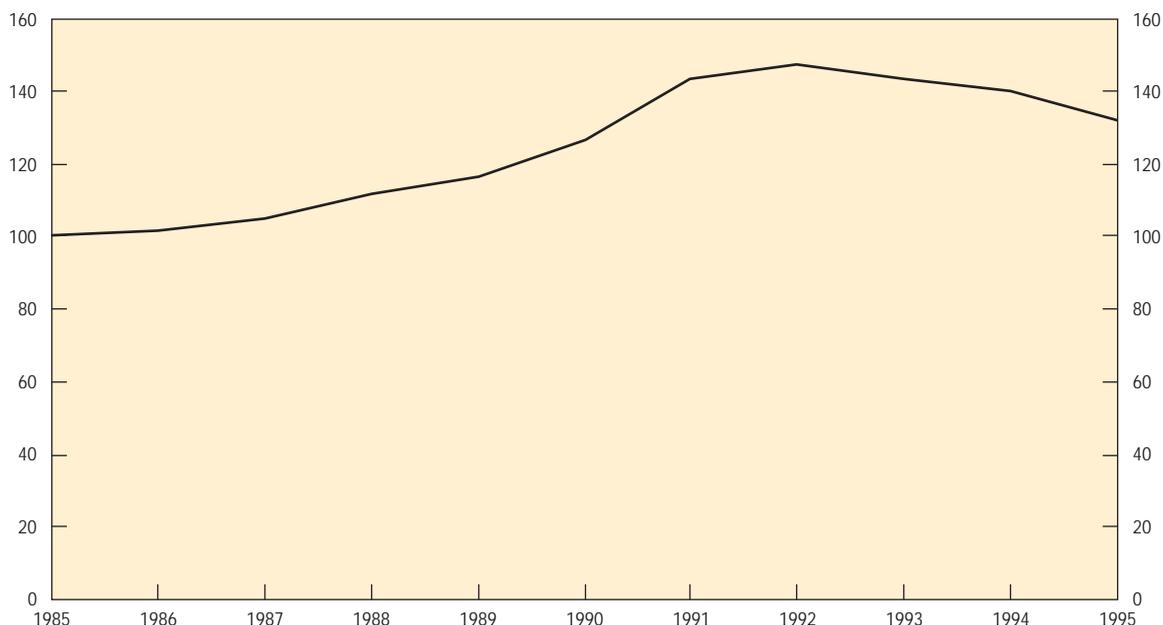
- Du fait des contraintes pesant sur les budgets publics, les politiques d’investissement connaissent souvent un caractère cyclique alors que par leur nature même, les réalisations infrastructurelles se caractérisent par de grandes indivisibilités qui ne permettent pas un ajustement très fin dans le temps des capacités à la demande. Il en résulte fréquemment des surcapacités au niveau des infrastructures lorsque les pouvoirs publics ont choisi de mener une politique dynamique d’investissement pendant une certaine période. De telles surcapacités rendent possible une pause relativement longue dans les investissements sans qu’il en résulte de sérieuses conséquences pour l’écoulement des trafics. Il n’en demeure pas moins que la persistance pendant de nombreuses années d’un décalage significatif entre l’évolution des trafics et celle des investissements a de fortes chances de se traduire à terme par l’apparition de goulets d’étranglement sur les infrastructures.
- Des études récentes dont les conclusions ont été récemment présentées lors d’une table ronde de la CEMT (cf. Table Ronde 110 : «L’étendue de la congestion en Europe») ont montré que les phénomènes de congestion notamment sur le réseau routier, étaient loin d’avoir l’ampleur que l’on prétend parfois. En transport interurbain la capacité est généralement suffisante en Europe et, même dans le transport urbain, la congestion n’est pas un phénomène dominant, la vitesse de déplacement n’ayant pas cessé de s’accroître depuis plus de trente ans. Les experts s’accordent d’ailleurs pour affirmer qu’il existe un niveau (différent de zéro) de congestion économiquement optimal pour que les capacités ne soient pas sous-employées ; or, ce niveau est rarement dépassé en Europe si ce n’est dans quelques zones situées dans des pays qui ont depuis très longtemps mené une politique extrêmement restrictive en matière de création de nouvelles infrastructures.
- Les investissements en infrastructures de transport n’ont pas seulement pour objectif de permettre un écoulement satisfaisant des trafics. Ils répondent également à d’autres préoccupations politiques telles que : assurer une accessibilité satisfaisante de certaines régions et répondre à diverses exigences en matière d’aménagement du territoire, soutenir l’activité économique générale en dynamisant le secteur des travaux publics et en créant des emplois, améliorer la sécurité...
- Les indicateurs retenus pour l’évolution des prestations des différents modes, à savoir les tonnes-kilomètres et les voyageurs-kilomètres ne sont pas très pertinents pour juger de la réalité des trafics. Pour se prononcer valablement sur la capacité réellement offerte par les infrastructures, il vaudrait mieux recourir à des unités telles que les véhicules-kilomètres, les trains-kilomètres... ; malheureusement les statistiques de ce type font souvent défaut. Les changements qui se produisent dans les types de véhicules utilisés ainsi que dans la nature des marchandises transportées sont largement masqués par les statistiques en tonnes-kilomètres ; on sait par exemple que le principe des flux tendus qui sous-tend la logistique de nombreuses entreprises a pour effet de multiplier le nombre d’envois de taille unitaire relativement modeste avec de ce fait une pression accrue sur la capacité des infrastructures de transport que ne traduit pas nécessairement le nombre de tonnes ou de tonnes-kilomètres acheminées.
- Les concepts statistiques utilisés pour chiffrer les investissements ne sont pas toujours comparables d’un pays à l’autre. Normalement les indicateurs retenus représentent le montant total des investissements consacrés aux infrastructures que le financement de ceux-ci soit public ou privé. Dans la pratique, les investissements privés sont souvent mal connus. De plus, parmi les investissements publics, ceux réalisés par les collectivités locales ne sont pas toujours correctement pris en compte. Dans ce domaine, il faut indubitablement consacrer encore beaucoup d’efforts afin de parvenir au niveau international à une plus grande harmonisation des concepts statistiques utilisés.

Fort de ces mises en garde préalables, le constat qui se dégage pour la période 1985-1995, est le suivant :

## **1. ÉVOLUTION DE L’ENSEMBLE DES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE**

A. Dans les **anciens pays membres de la CEMT** ayant une longue pratique de l’économie de marché, les investissements bruts affectés aux infrastructures de transport terrestre (voies ferrées, routes, voies navigables intérieures), après avoir baissé de près de 10 pour cent entre 1980 et 1984, ont connu, en valeurs réelles, une nette reprise depuis 1985. De ce fait, les dépenses consacrées chaque année par ces pays aux investissements en infrastructures de transport ont augmenté de plus de 32 pour cent sur l’ensemble de la période 1985-1995 dénotant un incontestable effort dans ce domaine. Ce résultat est d’autant plus appréciable que durant le même laps de temps, le nombre de tonnes-kilomètres et le nombre de voyageurs-kilomètres acheminés par voie terrestre ont augmenté chacun de près de 40 pour cent. L’écart souvent observé au cours des années 1975 à 1985 entre l’évolution des trafics d’une part et celle des investissements d’autre part, semble donc avoir quasiment disparu.

Figure 1. **Évolution de l'ensemble des investissements en infrastructures de transport terrestre dans les anciens pays Membres 1985 = 100**



Source : CEMT.

Cette évolution globale masque cependant certains phénomènes qu'il convient d'analyser de manière plus approfondie :

- L'évolution au cours de la période 1985-1995 est fortement contrastée avec une dégradation incontestable de la situation les dernières années. Si de 1985 à 1992, les dépenses annuelles consacrées aux investissements en infrastructures ont fortement progressé (+47 %), on assiste en revanche depuis 1993 à une baisse significative de celles-ci : -10 pour cent en trois ans. On retrouve d'ailleurs le même changement de tendance si l'on compare le volume annuel des investissements ainsi réalisés au Produit Intérieur Brut ou à la Formation Brute de Capital Fixe des pays concernés. L'inflexion observée depuis 1993 s'explique notamment par :
  - Le ralentissement de la croissance économique depuis le début des années 90 et le tassement de l'ensemble des investissements, ces derniers ayant même diminué en valeur absolue en 1992 et surtout 1993.
  - Le manque de ressources disponibles au niveau des budgets des États, du fait notamment des moindres rentrées fiscales.
  - Les politiques de stabilisation budgétaire mises en œuvre dans de nombreux pays pour résorber les déficits publics et satisfaire aux critères de Maastricht; ces politiques ont eu pour conséquence une réduction sensible des investissements publics.
  - La prise en compte croissante des effets sur l'environnement de l'activité des transports ainsi que de la construction de nouvelles infrastructures; de ce fait la réalisation de telles infrastructures devient de plus en plus coûteuse, se heurte chaque jour davantage au manque d'espace disponible et soulève une opposition grandissante des populations concernées. Cette situation a conduit nombre de décideurs politiques à privilégier d'autres solutions que les investissements en infrastructures pour remédier aux problèmes d'écoulement des trafics. Il en va d'autant plus ainsi que les experts, en particulier lors d'une table ronde organisée récemment par la CEMT (cf. Table Ronde 105 «La mobilité induite par les infrastructures»), ont montré les limites en ce domaine de la création de nouvelles infrastructures en raison des nouveaux trafics qu'elles engendrent.

- L'achèvement de certaines grandes opérations telles que le tunnel sous la Manche dont les investissements ont culminé en 1991 pour ensuite décroître.
- Les investissements dans les infrastructures de transport terrestre ne représentaient plus que 1.0 pour cent du Produit Intérieur Brut et 5.2 pour cent de la Formation Brute de Capital Fixe au milieu des années 90 contre respectivement 1.5 pour cent et 6.8 pour cent en 1975. Il est vrai que là aussi le changement de tendance apparu vers 1992-1993 se retrouve puisque par rapport au PIB, la part des investissements qui était tombée à 0.9 pour cent en 1986 (le point le plus bas), est remontée à 1.2 pour cent en 1991 en raison d'une impulsion indéniable des Pouvoirs publics en faveur des investissements de transport à la fin de la décennie 80, avant de redescendre à nouveau à la fin de la période étudiée. Il en va de même lorsque l'on compare ces investissements à la Formation Brute de Capital Fixe; ce ratio après avoir atteint son minimum en 1989 (4.8 %), a régulièrement progressé jusqu'en 1993 (6.0 %) pour rechuter brutalement au milieu des années 90.
- Le recul constaté depuis 1993 n'a pas affecté de la même manière tous les pays; il a par exemple été particulièrement prononcé en Autriche, en Espagne, en Grèce, en Italie et en Turquie alors qu'au contraire l'investissement a continué d'augmenter significativement en Belgique sous l'impulsion notamment de travaux liés à la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse, au Portugal où la préparation de l'exposition universelle de 1998 a nécessité la construction d'importantes infrastructures de transport, ainsi qu'en Suède.

B. Les données concernant les **nouveaux pays membres de la CEMT** situés au Centre et à l'Est de l'Europe sont trop incomplètes pour permettre une analyse sur une longue période de l'évolution des investissements dévolus aux infrastructures de transport. Une telle étude n'aurait d'ailleurs que peu de signification en raison de la profonde transformation depuis 1989 du système économique de ces pays ainsi que des changements apportés aux concepts statistiques utilisés. Après la rupture intervenue avec l'ancienne organisation économique et politique, il paraissait en outre opportun d'attendre une certaine stabilisation de la situation avant de formuler tout jugement à l'égard des politiques d'investissements mises en œuvre par les PECO dans le domaine des infrastructures de transport. L'analyse a donc été limitée à la période 1993-1995.

Au cours de ces trois années, les investissements consacrés aux infrastructures de transport terrestre ont fortement augmenté dans les 11 pays en transition ayant communiqué des données statistiques à ce sujet : +48 pour cent. Ce constat appelle cependant certaines observations car :

- Par rapport au PIB, la part consacrée aux dépenses d'infrastructures de transport (environ 1 % en 1995) est désormais comparable à celle des anciens pays membres; compte tenu de sa relative modestie il est permis de se demander si une telle proportion est de nature à permettre une mise à niveau rapide des infrastructures de transport qui présentent de graves insuffisances notamment sur le plan qualitatif. On observera d'ailleurs que cette proportion se situe au minimum de la fourchette – 1 à 2 pour cent du PIB – fixée par le Conseil des ministres à Berlin comme objectif pour les nouveaux pays Membres en ce qui concerne les ressources financières à engager pour la rénovation des réseaux de transport [cf. Résolution sur le développement des transports et de l'infrastructure, document CEMT/CM(97)4/Final].
- Bien qu'en nette progression, le ratio permettant de comparer les sommes consacrées à la création et à la modernisation des infrastructures de transport à l'ensemble des investissements réalisés par les PECO, n'atteignait encore que 4.2 pour cent en 1994 contre 5.9 pour cent dans les anciens pays membres. Ces chiffres prouvent que les investissements en infrastructures de transport n'ont sans doute pas revêtu une priorité particulière par rapport aux autres dépenses d'équipement.
- Après l'effondrement des trafics qui a caractérisé le début du processus de transition, les prestations des services de transport sont de nouveau orientées à la hausse; les tonnes-kilomètres acheminées par les réseaux terrestres ont augmenté de plus de 16 pour cent entre 1993 et 1995 avec de ce fait une sollicitation de plus en plus intense des infrastructures de transport.
- Il existe de sensibles différences selon les pays, la Hongrie (avec cependant un recul sensible en 1995), la République tchèque, la République slovaque et la Slovaquie ayant manifestement consenti un effort tout particulier pour améliorer leurs infrastructures de transport avec des ratios par rapport au PIB supérieurs à celui calculé pour l'ensemble des pays occidentaux.

## 2. ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS PAR MODES

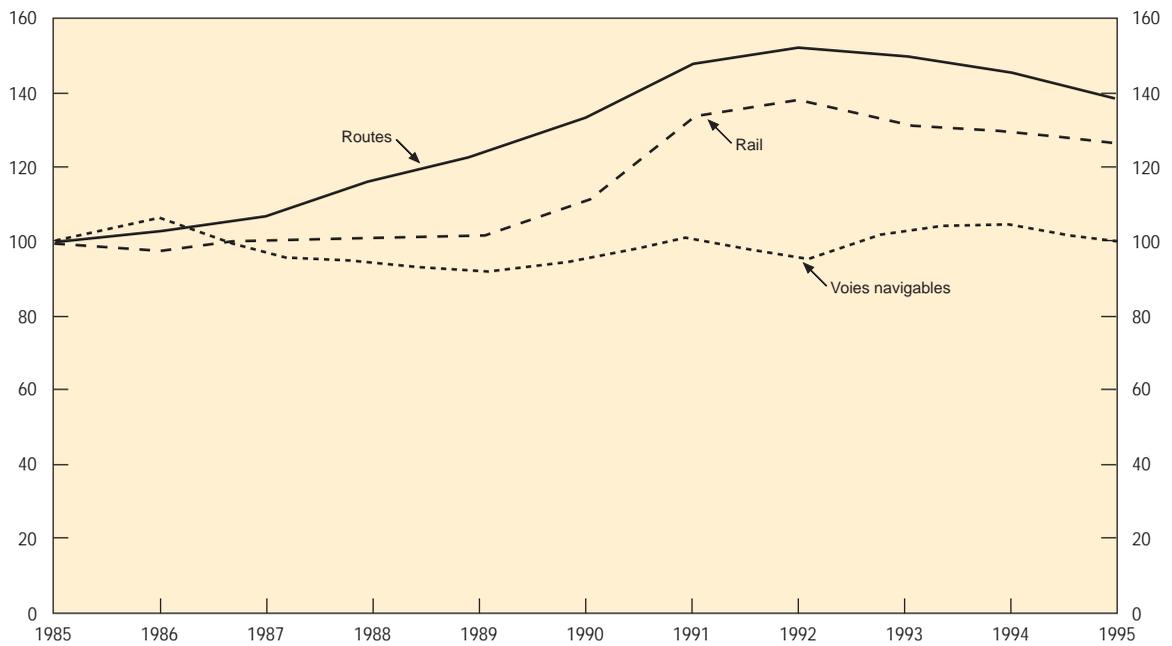
A. Dans les **anciens pays membres de la CEMT**, les investissements consacrés annuellement aux infrastructures de transport ont évolué de manière différente selon les modes de transport.

- Les *investissements routiers* qui avaient baissé en valeurs réelles de près de 30 pour cent entre 1975 et 1984, ont connu une reprise très marquée à partir de 1985. Ils ont en effet augmenté de près de 52 pour cent entre 1985 et 1992. Depuis cette dernière année, ils ont certes quelque peu décliné mais cela ne les empêche pas d'accuser une progression de plus de 35 pour cent sur l'ensemble de la période 1985-1995 couverte par le rapport. Durant la même période les prestations de la route ont enregistré une croissance de près de 64 pour cent en tonnes-kilomètres et de 42 pour cent en voyageurs-kilomètres, la part de marché de ce mode passant de 69.5 pour cent à 77.8 pour cent en tonnes-kilomètres et atteignant plus de 93 pour cent en voyageurs-kilomètres en 1995. Par rapport à l'ensemble des dépenses affectées aux infrastructures de transport terrestre (rail, route et voie navigable), la part des investissements routiers en 1995 avoisinait les 68 pour cent, en recul certes significatif par rapport à 1975 (77 %) mais en légère augmentation comparé à 1985.
- Les *investissements ferroviaires* se sont accrus de plus de 38 pour cent entre 1985 et 1992 puis, tout comme les investissements routiers, ont diminué de 1993 à 1995. Le recul constaté au cours de ces trois dernières années, bien qu'inférieur à celui enregistré pour le mode routier, a atteint plus de 8 pour cent, si bien que sur l'ensemble de la période de référence 1985-1995 la progression des investissements ferroviaires a plafonné aux alentours de 27 pour cent. Ce résultat tranche incontestablement par rapport à celui de la période 1975-1985 où les investissements dans les infrastructures ferroviaires avaient connu une évolution beaucoup plus favorable que celle des investissements routiers. Il convient toutefois d'observer que de 1985 à 1995 les prestations du chemin de fer n'ont augmenté que de 2.4 pour cent en tonnes-kilomètres et de 13.4 pour cent en voyageurs-kilomètres, la part de marché du rail pour les transports de marchandises reculant durant cette période de 21.1 pour cent à 15.1 pour cent. En 1995, les investissements ferroviaires représentaient près de 30.1 pour cent de la totalité des dépenses liées à la modernisation des infrastructures de transport terrestre soit nettement plus qu'en 1975 (20 %) mais légèrement moins qu'en 1985 (31.3 %).
- Les *investissements dans les voies navigables intérieures* qui ont connu un déclin continu de 1975 à 1989 avec une baisse d'environ 50 pour cent dans l'intervalle, ont vu leur situation se stabiliser depuis le début des années 90, le niveau atteint en 1995 s'inscrivant même en hausse de près de 9 pour cent par rapport à 1989. Il n'en demeure pas moins que les dépenses consacrées à l'amélioration des voies navigables en 1995 ne représentaient encore que moins des deux tiers de celles affectées à ces mêmes infrastructures en 1975 alors qu'en vingt ans les prestations en tonnes-kilomètres de la batellerie ont enregistré une croissance de plus de 16 pour cent, même si la part de marché de ce mode a diminué passant de 9.4 pour cent à 7.1 pour cent. Par rapport à l'ensemble des modes terrestres, la proportion des investissements dédiés à la voie d'eau est tombée de 3 pour cent en 1975 à 2.1 pour cent en 1985, puis à 1.6 pour cent en 1995 malgré le redressement amorcé en valeur absolue depuis le début de la présente décennie.

De la confrontation des différents modes de transport terrestre, il ressort donc que de 1985 à 1995 et malgré une baisse récente, les investissements consacrés aux infrastructures routières ont été relativement privilégiés par rapport aux investissements ferroviaires, même si les deux types d'investissement ont connu une croissance significative sur l'ensemble de la période. Cette situation tranche incontestablement par rapport à l'évolution constatée de 1975 à 1985 où s'était manifesté un phénomène inverse avec même un recul en valeur absolue des investissements routiers. Par ailleurs, la chute inexorable des investissements dans les voies navigables semble enrayée mais les sommes affectées à ce mode accusent encore un substantiel recul par rapport à leur niveau de 1975.

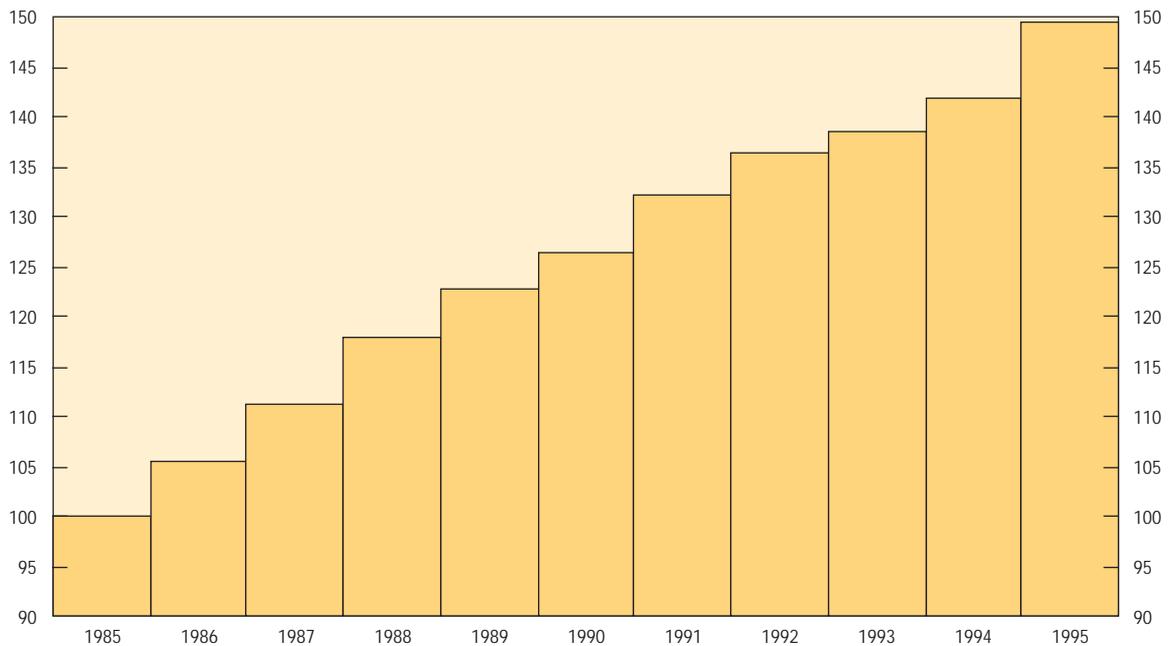
- De 1985 à 1987, les *investissements dans les infrastructures des ports maritimes* ont encore diminué fortement confirmant la tendance à la baisse observée depuis 1975. A partir de 1988 on a assisté cependant à une nette reprise de ce type d'investissement qui a permis à la fin de la période de référence d'atteindre un niveau d'investissement supérieur de près de 9 pour cent à celui de 1985; les investissements consacrés aux infrastructures des ports en 1995 n'en demeurent pas moins très inférieurs à ceux réalisés dans ce secteur en 1975. Globalement en 1995 les investissements portuaires représentaient aux alentours de 3 pour cent de la totalité des dépenses affectées à la modernisation des infrastructures de transport (transports terrestres, ports, aéroports et oléoducs).
- Les données disponibles montrent qu'en 1995 la part des *investissements pour les aéroports* s'élevait à près de 6 pour cent de la totalité des investissements en infrastructures de transport. Si les dépenses visant à améliorer les infrastructures aéroportuaires avaient nettement baissé de 1980 à 1984, elles ont en revanche fortement progressé à la fin de la décennie 80 en raison du développement spectaculaire du trafic aérien. Cette tendance s'est poursuivie jusqu'en 1991, les investissements dans les installations aéroportuaires ayant plus que doublé de 1985 à 1991 (+150 %). Depuis quatre ans, ces investissements ont certes reculé de plus de 15 pour cent mais leur niveau en 1995 représentait plus du double de celui atteint dix ans auparavant.

Figure 2. **Évolution des investissements en infrastructures dans les anciens pays Membres 1985 = 100**



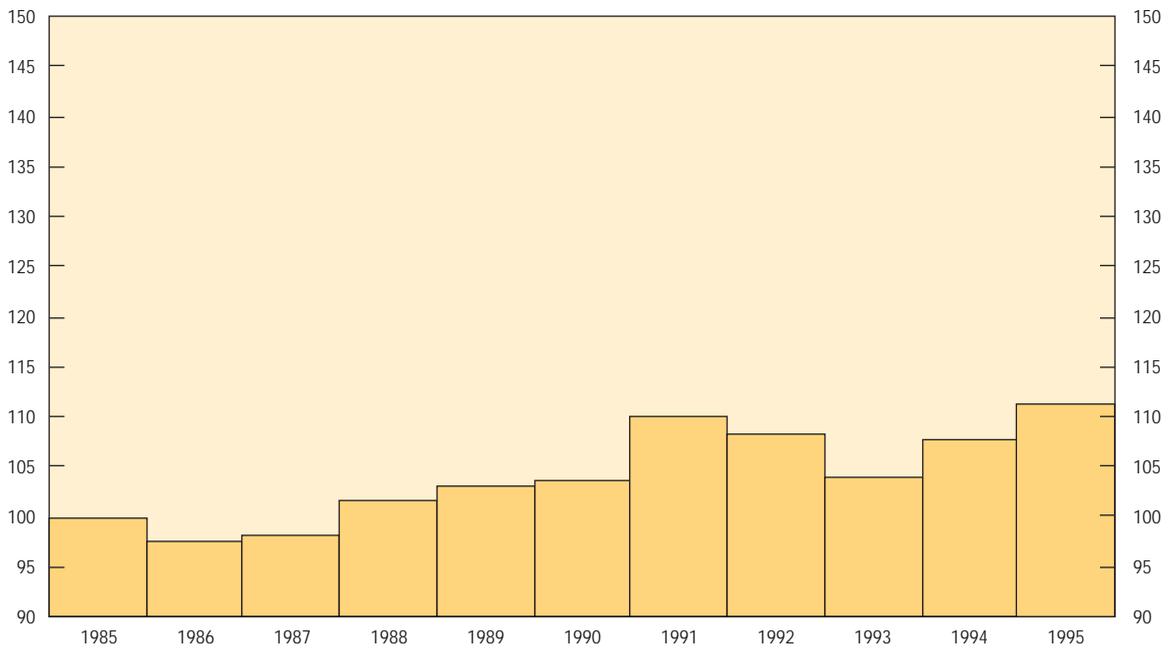
Source : CEMT.

Figure 3. **Transports routier : évolution des prestations (t-km + v-km) dans les anciens pays Membres 1985 = 100**



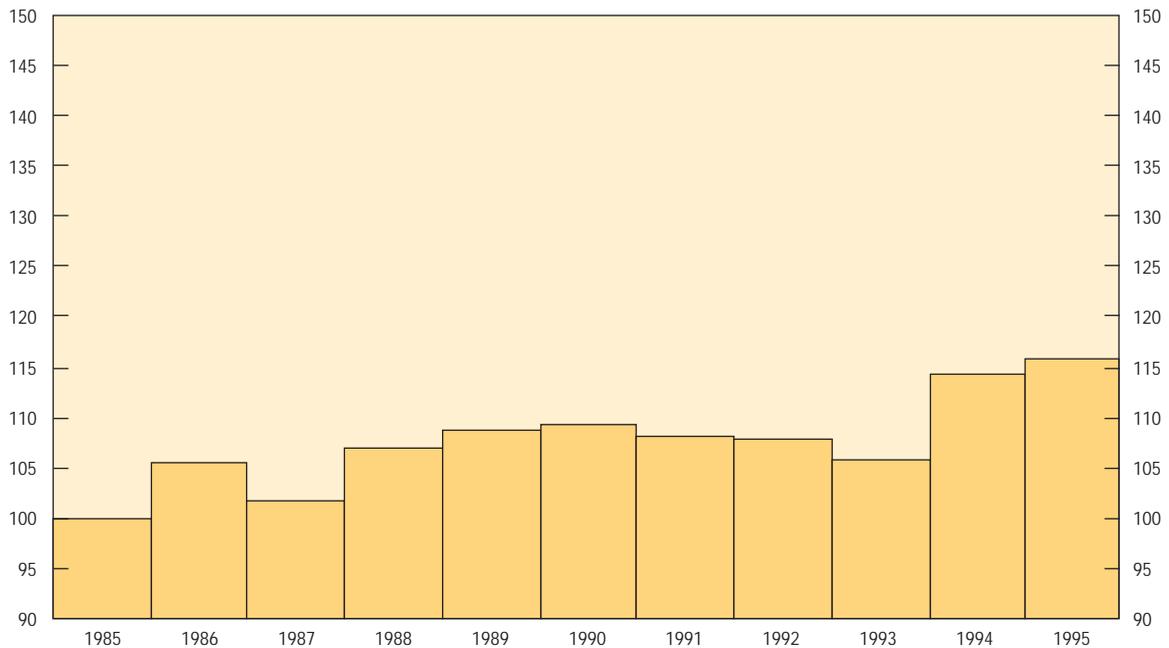
Source : CEMT.

Figure 4. **Transports ferroviaires : évolution des prestations (t-km + v-km)  
dans les anciens pays Membres  
1985 = 100**



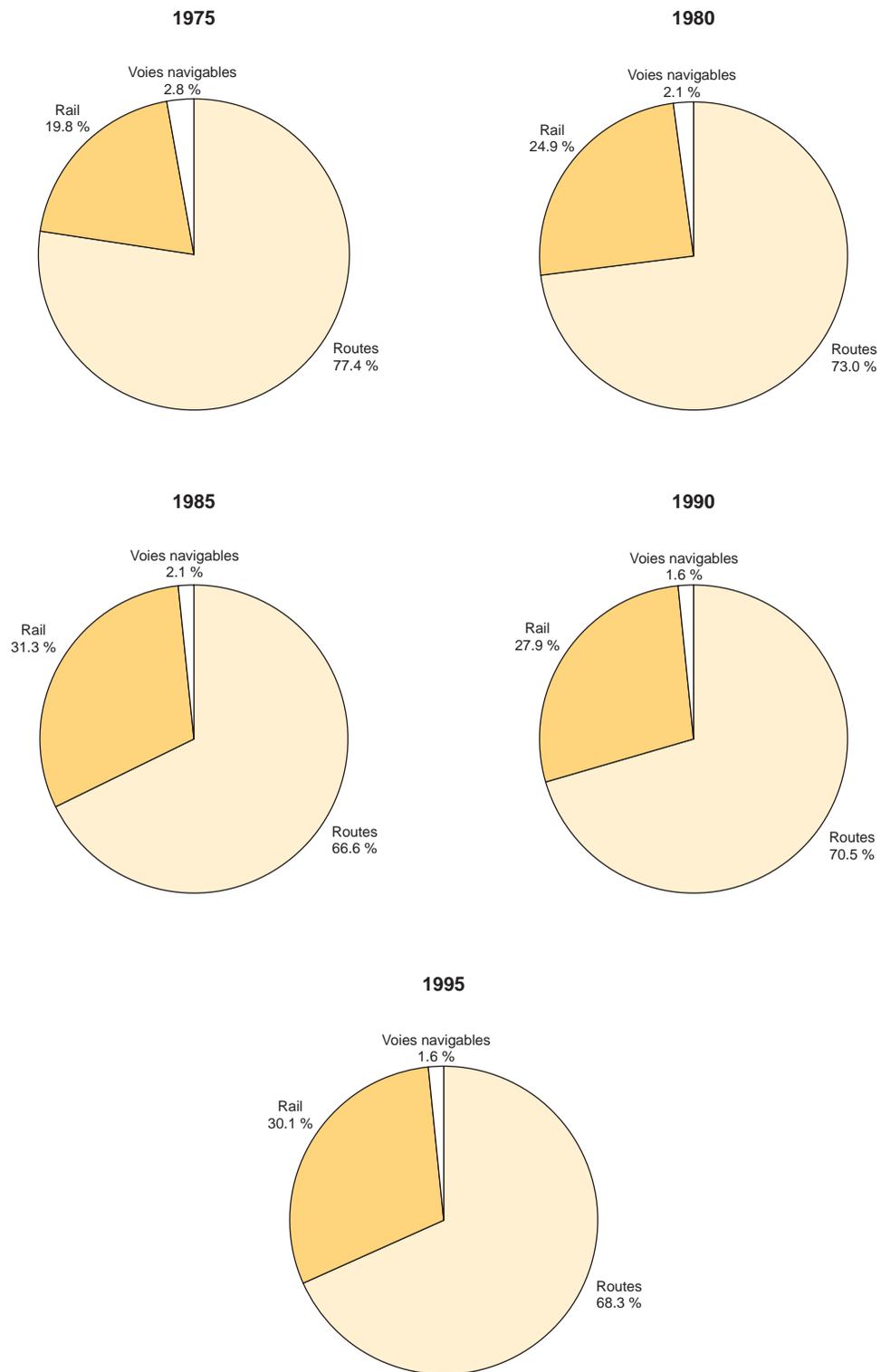
Source : CEMT.

Figure 5. **Transports par voies navigables intérieures : évolution des prestations (t-km)  
dans les anciens pays Membres  
1985 = 100**



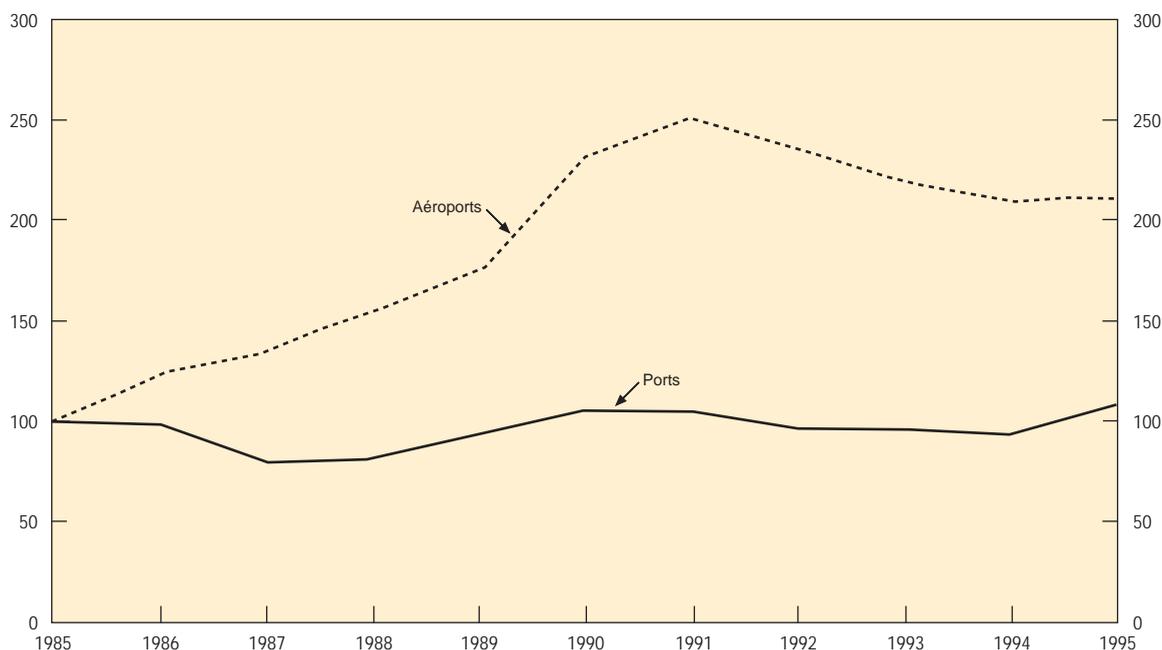
Source : CEMT.

Figure 6. Évolution de la répartition modale des investissements dans les anciens pays Membres



Source : CEMT.

Figure 7. **Évolution des investissements dans les ports et aéroports des anciens pays Membres**  
1985 = 100

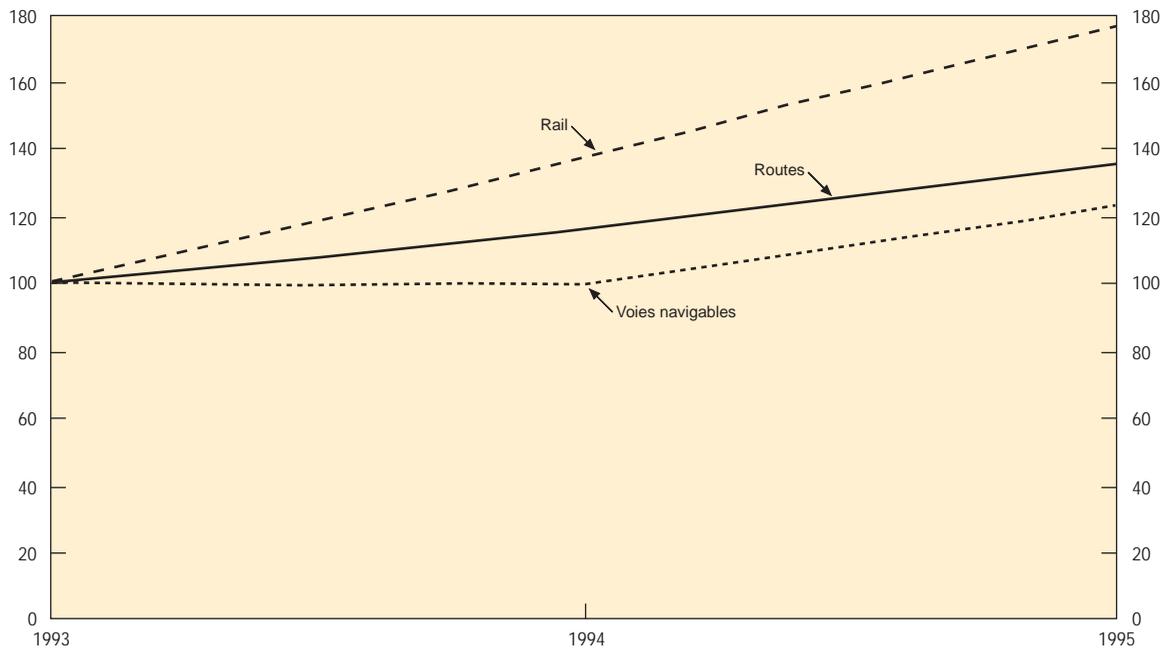


Source : CEMT.

B. Dans les **nouveaux pays membres**, au cours de la période 1993-1995, les seules années pour lesquelles des données sont disponibles, les *investissements routiers* ont progressé de 36.5 pour cent, ceux destinés aux *chemins de fer* de 77 pour cent et ceux affectés aux *voies navigables* de 23 pour cent. En 1995, les dépenses destinées à l'amélioration des routes représentaient 64 pour cent des investissements totaux consacrés aux infrastructures de transport terrestre alors que la part des investissements ferroviaires s'établissait à 35 pour cent, les investissements dans les voies navigables n'atteignant pas 1 pour cent du total. Incontestablement la répartition des investissements entre les différents modes dans les pays en transition reste fortement marquée tant au niveau de sa structure que de son évolution dans le temps par l'organisation du système de transport largement héritée de la période d'avant transition. Ce système, du moins pour le transport de marchandises, repose en effet encore largement sur le chemin de fer dont la part de marché en tonnes-kilomètres s'élevait en 1995 à 51 pour cent dans les PECO contre seulement 15 pour cent dans les anciens pays membres.

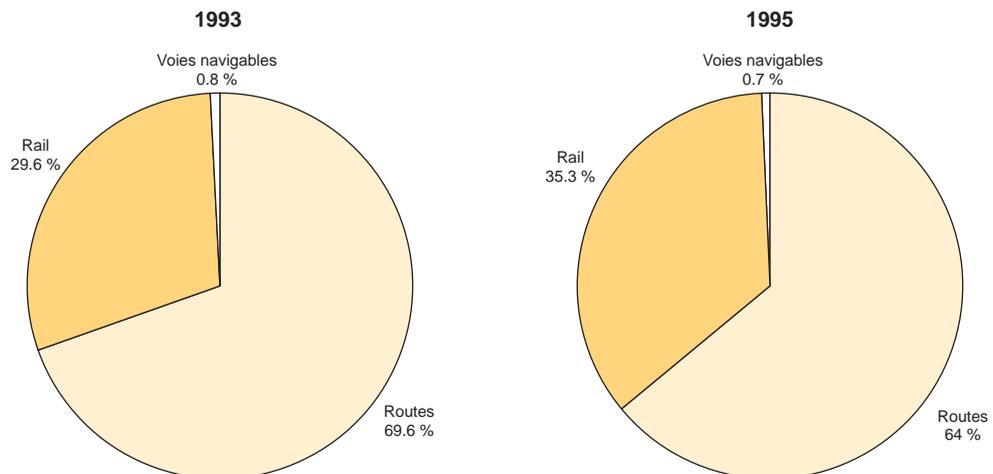
La progression marquée des investissements ferroviaires de 1993 à 1995 a certainement permis de moderniser une infrastructure très développée qui dispose d'importantes réserves de capacité mais souffre de graves insuffisances qualitatives. On ne peut donc *a priori* que se féliciter de cette évolution compte tenu du rôle joué par les chemins de fer dans les pays du Centre et de l'Est de l'Europe. Néanmoins, l'évolution nettement différenciée des trafics selon les moyens de transport au cours des dernières années ne peut que soulever certaines interrogations quant à l'adéquation de la répartition des investissements face aux besoins des différents modes. En effet de 1993 à 1995 les transports routiers de marchandises dans les nouveaux pays membres ont augmenté de plus de 30 pour cent en tonnes-kilomètres alors que les transports ferroviaires de fret n'ont progressé que de 3 pour cent accusant un recul de plus de 50 pour cent par rapport à leur niveau de 1985. Pour leur part les transports par voies navigables, longtemps perturbés par l'interruption de la navigation sur une partie du Danube, ont augmenté de près de 37 pour cent de 1993 à 1995. Du côté des voyageurs, les statistiques ne permettent pas de connaître l'évolution du trafic automobile mais l'augmentation des taux de motorisation incite à penser que ce trafic a connu une progression sensible ces dernières années. En revanche, les transports ferroviaires ont perdu près de 12 pour cent de leur substance en voyageurs-kilomètres de 1993 à 1995 et affichent une baisse de plus de 46 pour cent depuis 1985.

Figure 8. **Évolution des investissements en infrastructures dans les nouveaux pays Membres 1993 = 100**



Source : CEMT.

Figure 9. **Évolution de la répartition modale des investissements dans les nouveaux pays Membres**



Source : CEMT.

Contrairement aux investissements liés aux transports terrestres, les investissements dans les *installations portuaires* ont nettement chuté (-20 %) de 1993 à 1995, tout comme d'ailleurs les investissements dans les *aéroports* (-25 %). En 1995 ces investissements représentaient respectivement 2.2 pour cent et 7.1 pour cent de la totalité des sommes affectées à la modernisation des infrastructures de transport (terrestre, maritime et aérien) des pays en transition.

### 3. ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS CONSACRÉS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTERMODAL/COMBINÉ

Les données relatives aux transports combinés ne couvrent qu'un nombre très limité de pays et doivent de ce fait être interprétées avec prudence si l'on veut formuler un jugement d'ensemble sur la période 1985-1995.

A. Dans les six **anciens pays membres** de la CEMT (A, B, CH, F, P, S) qui ont transmis des informations statistiques à ce sujet, les investissements destinés aux installations de transport combiné semblent avoir fortement progressé entre 1987 et 1995. Ce type de dépense aurait en effet été multiplié par six dans l'intervalle et, contrairement aux autres modes, n'aurait pas connu de recul dans les dernières années de la période.

Il semble donc que la stagnation des investissements pour le transport combiné constatée dans le rapport précédent au cours de la décennie 80 ait pris fin, et que le discours politique généralement favorable à ce genre d'investissement se soit enfin traduit par des actes concrets dans les années récentes. On observera toutefois que le montant consacré en 1995 aux investissements en infrastructures de transport combiné demeurait encore très limité puisqu'il ne représentait que 0.25 pour cent de l'ensemble des dépenses affectées à la modernisation des infrastructures de transport terrestre. Il serait cependant hasardeux de considérer qu'un tel indicateur est représentatif de l'importance politique réelle accordée à ce mode de transport. Durant la période étudiée, les transports intermodaux ont certainement également bénéficié de certains investissements réalisés dans les infrastructures ferroviaires, or il est très difficile de déterminer le prorata des coûts des lignes de chemins de fer qui peut être affecté aux transports combinés d'une part et aux autres services ferroviaires d'autre part. En outre, les données statistiques concernant les dépenses effectuées dans les terminaux font très largement défaut et ne permettent pas de juger de l'évolution des investissements consacrés à ce type d'installations qui relèvent essentiellement du secteur privé.

B. Parmi les **nouveaux pays membres**, seules la Hongrie, la Lituanie et la République slovaque ont communiqué des renseignements à propos des investissements alloués aux infrastructures de transport combiné. Ces données font ressortir une nette progression de ce type d'investissement entre 1993 et 1995 (+62 %).

### 4. ÉVOLUTION DE LA VALEUR EN CAPITAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Les informations disponibles ne permettent une analyse de l'évolution de cet indicateur que pour les **anciens pays membres**. Elles confirment l'effort consenti par ces pays pour améliorer leurs infrastructures routières et ferroviaires au cours de la période 1985-1995.

Grâce à la progression significative des investissements durant cette décennie, la valeur en capital des *infrastructures ferroviaires* s'est accrue d'environ 30 pour cent tandis que celle des *infrastructures routières* augmentait d'environ 25 pour cent. Ce phénomène a d'ailleurs eu tendance à s'accélérer à partir de 1991 en raison des investissements importants réalisés en Allemagne pour mettre à niveau les infrastructures de transport des nouveaux Länder. On observera qu'en 1995 la valeur en capital des infrastructures ferroviaires représentait environ le tiers de celle des infrastructures routières.

Par rapport à la décennie 80, les chiffres de la période 1985-1995 font ressortir un taux annuel de croissance incontestablement plus élevé de la valeur en capital des infrastructures de transport; cette tendance est particulièrement marquée pour les infrastructures ferroviaires. Il convient toutefois de relativiser quelque peu ce constat. La remarque formulée dans le rapport précédent quant au décalage persistant entre le rythme d'augmentation de la valeur des infrastructures et celui des trafics, demeure toujours valable pour les infrastructures routières. Alors que la valeur en capital de ces infrastructures a progressé de 25 pour cent de 1985 à 1995, les prestations du transport par route (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres) ont augmenté de près de 50 pour cent. A cet égard le transport par rail paraît avoir été plus favorisé car ses prestations voyageurs n'ont augmenté, durant la même période, que d'un peu plus de 13 pour cent, tandis que les tonnes-kilomètres acheminées par ce mode n'ont que peu varié (+2 %) ce qui globalement laisse présager sur l'ensemble de la période une augmentation de la valeur en capital des infrastructures ferroviaires par unité de trafic.

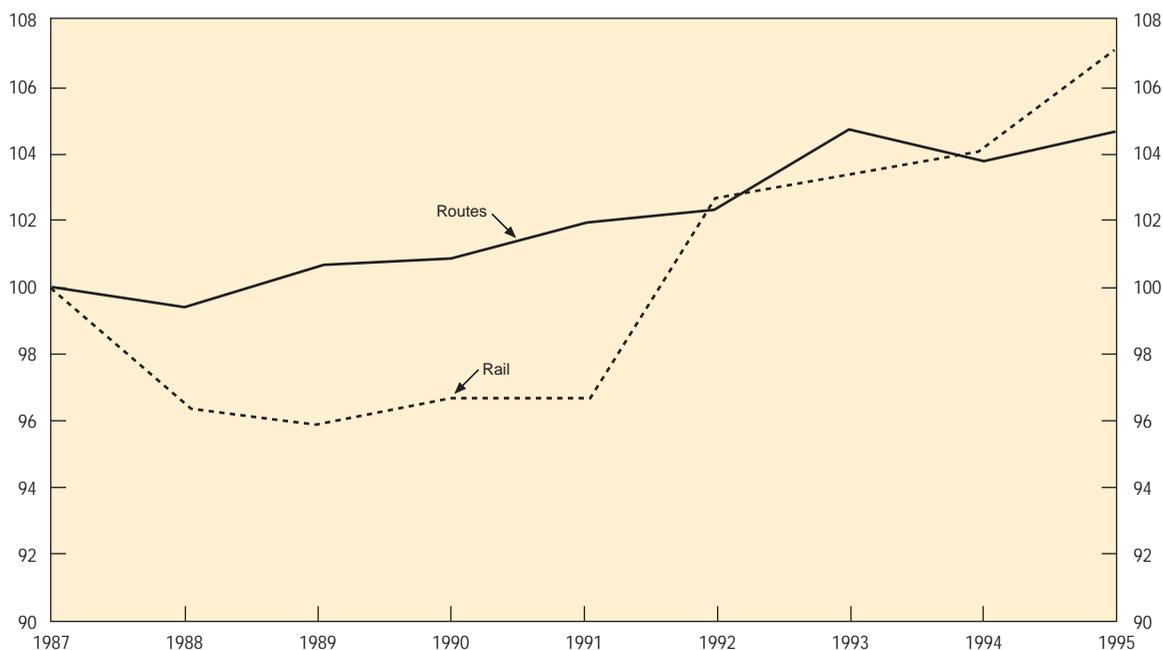
## 5. ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

Les données collectées en matière de dépenses d'entretien sont, tant en quantité qu'en qualité, beaucoup plus fiables que celles relatives aux valeurs en capital; elles permettent de dégager les enseignements suivants :

A. Dans les **anciens pays membres**, les dépenses annuelles d'entretien des *infrastructures routières* n'ont augmenté que d'environ 5 pour cent sur l'ensemble de la période 1985-1995. Cette évolution relativement modeste soulève à tout le moins certaines interrogations si on la compare à celle des prestations du transport routier qui, dans l'intervalle, ont augmenté de près de 45 pour cent en voyageurs-kilomètres (voitures particulières) et de près de 64 pour cent en tonnes-kilomètres; l'écart avec ce dernier chiffre est d'autant plus préoccupant que la circulation des poids lourds est de loin la plus agressive pour les chaussées. La situation en ce domaine semble d'ailleurs s'être plutôt détériorée récemment puisqu'au cours de la décennie (1980-1990) couverte par la précédente étude, les dépenses d'entretien pour les routes avaient connu une croissance supérieure à celle des trafics. On peut donc se demander si depuis quelques années les dépenses consacrées à la maintenance des infrastructures routières ont été suffisantes pour maintenir la qualité de ces infrastructures, même si des gains de productivité ont été réalisés sur les opérations d'entretien.

De leur côté, les dépenses consacrées annuellement à l'entretien des *infrastructures ferroviaires* se sont accrues de plus de 7 pour cent au cours de la période 1985-1995. Ce pourcentage est un peu inférieur à celui observé pour l'évolution des trafics (+8 %). Il apparaît donc que les retards accumulés au cours de la décennie 80 où les dépenses d'entretien pour les chemins de fer avaient diminué à un rythme annuel voisin de 2 pour cent, n'ont pas été résorbés voire même se sont accentués au cours des dernières années.

Figure 10. **Évolution des dépenses d'entretien dans les anciens pays Membres 1987 = 100**



Source : CEMT.

B. Les dépenses d'entretien des infrastructures de transport dans les **nouveaux pays membres** de la CEMT ne sont connues que pour les années 1993, 1994 et 1995. La tendance qui se dégage des données ainsi disponibles ne devrait pas manquer d'interpeller les décideurs : de 1993 à 1995 les dépenses d'entretien des *infrastructures*

*routières* ont en effet diminué de près de 14 pour cent tandis que celles consacrées à la maintenance des installations ferroviaires accusaient un recul de l'ordre de 12 pour cent. La baisse ainsi constatée pour le réseau routier paraît difficilement compatible avec l'augmentation du trafic des poids lourds dont les prestations en tonnes-kilomètres ont progressé de plus de 30 pour cent durant la même période.

On observera par ailleurs que dans les pays en transition les dépenses d'entretien consacrées aux routes ne représentaient en 1995 qu'à peine 55 pour cent des dépenses d'entretien destinées aux chemins de fer, alors que dans les anciens pays membres cette proportion atteignait 190 pour cent la même année. Cette différence est bien entendu la conséquence de l'organisation actuelle du système des transports dans les PECO qui repose encore largement sur les chemins de fer. Avec le rôle croissant joué par le transport routier de marchandises et le développement de la motorisation individuelle, il est cependant permis de se demander si les dépenses – d'ailleurs en baisse en valeur absolue – actuellement consacrées à l'entretien des réseaux routiers dans ces pays sont suffisantes alors que tous les observateurs s'accordent pour souligner le manque de qualité des infrastructures existantes.

\*

\* \*

En résumé, l'examen des dépenses consacrées aux infrastructures de transport et l'analyse de leur évolution au cours de la période 1985-1995 conduisent à un bilan relativement contrasté. Même s'il existe des différences, à la fois positives et négatives selon les pays considérés, ce bilan peut être synthétisé de la manière suivante :

**Certaines tendances dénotent un effort incontestable des pouvoirs publics afin de moderniser les infrastructures de transport et de les adapter à la croissance des trafics.**

On mentionnera notamment à cet égard :

- L'accroissement en valeur absolue des dépenses d'investissement en infrastructures lorsque l'on compare les données de 1995 à celles de 1985. Cette tendance est corroborée par les informations relatives à la valeur en capital des infrastructures de transport qui elle aussi a progressé sensiblement durant les dix années étudiées. Elle est d'autant plus significative que les budgets publics ont été soumis à des contraintes de plus en plus fortes au cours de la période étudiée.
- Les sommes de plus en plus importantes mobilisées par les nouveaux pays membres afin d'améliorer leurs infrastructures de transport.
- L'augmentation des investissements en infrastructures pour tous les modes de transport même si, dans les anciens pays membres, la route paraît avoir été particulièrement privilégiée à cet égard durant la période étudiée.
- La croissance significative des investissements destinés aux infrastructures de transport combiné.
- La progression en valeur absolue des dépenses d'entretien des infrastructures de transport dans les anciens pays membres.

**D'autres évolutions soulèvent en revanche certaines interrogations.** Elles nécessitent cependant une analyse approfondie si l'on veut éviter qu'elles ne donnent lieu à des conclusions trop hâtives ; elles s'expliquent en effet bien souvent par des choix politiques délibérés visant à privilégier d'autres objectifs que la fluidité des trafics ou d'autres instruments d'action que les investissements en infrastructures. Parmi ces évolutions problématiques, on peut citer par exemple :

- Le changement de tendance apparu depuis 1992 avec un recul marqué en valeur absolue des investissements consacrés aux infrastructures de transport dans les anciens pays membres.
- Le décalage persistant entre le niveau des investissements consacrés aux infrastructures routières et l'évolution des prestations de ce secteur des transports en tonnes-kilomètres et en voyageurs-kilomètres. Ce phénomène que l'on retrouve également au niveau de la valeur en capital des infrastructures utilisées, se manifeste aussi bien dans les anciens pays membres que dans les nouveaux où la structure modale des investissements reste encore très marquée par la priorité accordée au chemin de fer dans le système des transports antérieur au processus de transition. Il doit cependant être examiné avec beaucoup de précaution car de nombreux arguments sont avancés prouvant qu'une évolution parallèle des investissements et des trafics n'est pas nécessairement souhaitable compte tenu des conséquences économiques, environnementales et sociales d'une telle politique.

- La baisse de la proportion des investissements consacrés aux infrastructures de transport que l'on compare ceux-ci au Produit Intérieur Brut ou à la Formation Brute de Capital Fixe. Cette proportion ne paraît notamment pas suffisante dans les PECO pour permettre une mise à niveau rapide des infrastructures de transport de ces pays.
- La faiblesse en valeur absolue des investissements consacrés spécifiquement aux infrastructures de transport combiné. Ce constat mériterait cependant d'être confirmé par des évaluations plus approfondies en raison du manque de statistiques disponibles pour ce type de transport. Il est indéniable que de nombreux investissements réalisés pour les infrastructures ferroviaires profitent également au transport multimodal et que les dépenses effectuées pour les terminaux sont mal connues car elles relèvent largement du secteur privé.
- La progression modeste des dépenses d'entretien des infrastructures routières dans les anciens pays membres qui paraît peu compatible avec les opérations de maintenance qu'exige un trafic en forte augmentation.
- La baisse sensible en valeur absolue des dépenses d'entretien des infrastructures tant ferroviaires que routières dans les pays en transition alors que ces infrastructures présentent déjà, de l'avis des experts, de graves insuffisances qualitatives.

Les tendances qui se dégagent de l'examen des dépenses consacrées aux infrastructures de transport au cours de la période 1985-1995, ne peuvent qu'interpeller les responsables politiques, au premier rang desquels les Ministres des Transports, surtout si l'on considère les pressions de plus en plus fortes qui s'exercent sur les budgets publics. Il leur appartient donc de préciser les actions qu'ils comptent mener dans les années à venir pour infléchir si nécessaire les politiques menées au cours des dix dernières années en matière de dépenses d'investissement et d'entretien consacrées aux infrastructures de transport, de manière à assurer un écoulement des trafics compatible avec un développement durable des transports.

Un tel exercice s'avère d'autant plus indispensable que comme l'ont montré les travaux du 14<sup>e</sup> symposium international de la CEMT à Innsbruck, la croissance des trafics devrait se poursuivre à l'avenir, à un rythme peut-être plus modéré pour les déplacements de personnes dans les anciens pays membres, mais toujours très soutenu pour les transports de marchandises avec notamment un développement rapide des échanges internationaux. En outre, il se produira inévitablement une poussée des transports dans les nouveaux pays membres en raison de phénomènes de rattrapage au niveau de la motorisation des ménages et d'une intégration croissante de ces pays dans l'économie mondiale.

## 1. INTRODUCTION

La CEMT a déjà publié à deux reprises un rapport complet sur les investissements dans les infrastructures de transport [*Les investissements dans les infrastructures de transport des pays de la CEMT (1988)* et *Les investissements en infrastructures de transport dans les années 80 (1992)* ci-après dénommés CEMT (1988) et CEMT (1992)]. La Conférence a jugé ce type d'information intéressante du point de vue de la politique des transports, et le Conseil des ministres a demandé que ce rapport soit actualisé tous les cinq ans. Celui de 1988 couvrait les années 1975-1984, celui de 1992 les années 1980-1989 et le présent rapport couvre la période comprise entre 1987 et 1995. La CEMT dispose ainsi maintenant d'une série chronologique sur les investissements réalisés au cours d'une période de vingt ans.

Outre les informations statistiques obtenues auprès de chacun des pays Membres de la CEMT, présentées par ordre alphabétique dans les annexes, ces pays ont été invités à rédiger une courte note sur leur politique nationale en matière d'infrastructures de transport. Ils ont été nombreux à répondre. Leurs réponses sont reproduites dans le chapitre 9.

Lorsque le questionnaire précédent a été analysé en 1990, la CEMT comptait 19 Membres. Le morcellement de l'ex-Yougoslavie devait ramener le nombre de Membres à 18. Par ailleurs, les bouleversements politiques survenus en Europe orientale ont été à l'origine de l'adhésion d'un nombre important de nouveaux Membres. Ainsi, au moment de l'établissement du présent rapport, les dossiers de la CEMT contenaient 33 adresses de correspondants, qui ont toutes été utilisées\*. Par la suite, d'autres pays encore se sont joints à la Conférence. Les différences entre pays Membres de longue date et nouveaux Membres sont si marquées qu'il a été décidé de publier deux séries de tableaux, l'une pour la première catégorie, l'autre pour la seconde.

Le taux de réponse des pays Membres a été très élevé. Le présent rapport contient des données statistiques provenant des 18 pays Membres de longue date de la CEMT et de 11 des nouveaux Membres. Seuls cinq nouveaux pays Membres, pour des raisons diverses, ont été dans l'impossibilité de répondre au questionnaire.

L'enquête sur les investissements dans les infrastructures de transport vise bien sûr essentiellement à recenser les investissements réalisés, par mode de transport. Un entretien approprié et la valeur en capital des infrastructures de transport étant étroitement liés, du point de vue fonctionnel et politique, aux investissements, ces questions faisaient partie des deux enquêtes précédentes. Cependant, l'information disponible sur l'entretien et la valeur en capital s'est révélée beaucoup moins complète que celle concernant les investissements et n'a permis de réaliser que des études préliminaires dans les deux rapports précédents. C'est également le cas cette fois-ci.

Le questionnaire de 1989 avait une portée assez large et comprenait des questions sur les investissements dans la sécurité routière, dans la protection de l'environnement (pour les divers modes de transport), ainsi que sur les investissements globaux dans les transports combinés et la navigation aérienne. Moins de la moitié des pays avaient répondu à ces questions. C'est pourquoi le groupe de travail chargé de l'élaboration de la présente étude a décidé cette fois-ci de n'inclure dans son rapport que deux sujets particuliers – les investissements dans le transport combiné (multimodal) et les investissements dans les réseaux de transport transeuropéens (TEN) – qui sont tous deux prioritaires dans la politique européenne des transports.

Les questions relatives aux réseaux de transport transeuropéens feront bientôt de nouveau l'objet d'un débat politique au sein de l'Union européenne, et un rapport fera le point sur l'évolution des investissements dans ces réseaux. C'est pourquoi plusieurs membres du groupe ont jugé qu'il serait prématuré de commenter les réponses

---

\* Dix-huit pays Membres de longue date : Allemagne (D), Autriche (A), Belgique (B), Danemark (DK), Espagne (E), Finlande (FIN), France (F), Grèce (GR), Irlande (IRL), Italie (I), Luxembourg (L), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Portugal (P), Royaume-Uni (UK), Suède (S), Suisse (CH) et Turquie (TR).

Quinze nouveaux pays Membres : Bosnie-Herzégovine (BIH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Estonie (EST), Ex-République Yougoslave de Macédoine (E.R.Y.M.), Hongrie (H), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Moldova (MD), Pologne (PL), République slovaque (SK), République tchèque (CZ), Roumanie (RO), Slovénie (SLO) et Ukraine (UA).

qu'un certain nombre de pays Membres ont données à ces questions. Celles-ci ne sont donc pas analysées dans le présent rapport, mais les réponses ont été conservées dans les contributions des différents pays et pourraient se révéler très utiles dans le prochain débat.

Les séries chronologiques ont été à l'origine établies en monnaies nationales, aux prix courants et aux prix constants. Le groupe de travail a proposé de prendre 1985 comme année de référence pour les prix, mais les pays qui ont répondu étaient libres de choisir d'autres années correspondant davantage à leur usage. Les réponses ont révélé que cet usage variait et que plusieurs pays n'avaient pas encore de règles établies en ce qui concerne les calculs en prix constants. Pour la présentation des tableaux, le groupe a finalement décidé d'utiliser 1995 comme année de référence pour tous les tableaux en prix constants. Les indices de prix pertinents ont été établis grâce à la coopération avec les divers pays, et les calculs en prix constants doivent être considérés pour certains pays comme préliminaires.

Dans le présent rapport, 28 monnaies nationales sont utilisées pour les 29 rapports par pays, le franc belge étant utilisé comme monnaie commune pour la Belgique et le Luxembourg. Afin de permettre des comparaisons et de rédiger une synthèse pour l'ensemble des pays, on a également établi des tableaux en ECU, aux prix courants et aux prix constants.

Comme dans les rapports précédents, il importe de rappeler que les définitions et la qualité des données varient selon les pays Membres. La diversité des méthodes et des exercices comptables, ainsi que des modèles d'organisation de l'infrastructure des transports et des méthodes de financement des investissements peuvent également fausser les comparaisons entre les pays. Dans la mesure où les différences ont été signalées dans les réponses au questionnaire, elles sont indiquées dans des notes sous les tableaux correspondants.

S'agissant de comparaisons statistiques entre pays, il importe de ne pas perdre de vue que les taux de motorisation ne sont pas les mêmes dans tous les pays de la CEMT, et que les volumes de trafic et la congestion sont différents et correspondent à des stades différents de développement économique et à l'histoire politique propre à chaque pays. Toutes ces différences se répercutent sur la répartition des investissements entre les modes de transport et sur les niveaux d'investissement.

Même en tenant compte de l'insuffisance des données et des difficultés que pose leur interprétation, il importe de souligner qu'un pays Membre peut s'inspirer, pour sa propre politique des transports, de ce que les autres pays ont réalisé. La décision de produire ce type d'enquête à intervalles réguliers démontre la nécessité du type d'informations qu'elle permet de recueillir. Il est également important de rappeler qu'une organisation comme la CEMT a pour objectif spécifique de promouvoir l'utilisation efficace et le développement rationnel des transports terrestres européens d'importance internationale. Les informations statistiques ainsi que les autres renseignements présentés dans le rapport peuvent être très utiles pour guider les responsables politiques dans les décisions qu'ils sont appelés à prendre pour atteindre cet objectif.

Depuis la publication du rapport de 1992, on est devenu plus sensible aux problèmes d'environnement. Les questions concernant les volumes de trafic et les infrastructures de transport sont également au centre des préoccupations politiques.

Il semble par conséquent utile de reproduire dans la présente introduction la récapitulation des grandes questions qui figuraient dans le rapport de 1992. Ainsi, pour assurer un développement équilibré du trafic et des infrastructures en Europe, les éléments de la politique des transports devraient notamment :

- «reposer sur une approche intégrée prenant en compte simultanément les dépenses d'investissement et les dépenses d'entretien, qui sont très interdépendantes;
- veiller à une utilisation plus efficace des infrastructures existantes;
- poser le problème des insuffisances constatées au niveau des infrastructures en termes non seulement de quantité mais surtout de qualité de ces infrastructures;
- rechercher une plus grande efficacité dans l'allocation des fonds aux investissements en infrastructures de transport de manière à faire le meilleur usage possible des ressources financières disponibles;
- examiner attentivement les possibilités de financement de projets d'infrastructure de transport par le secteur privé et élaborer des modalités de financement plus efficaces;
- établir des priorités claires pour l'affectation des fonds publics aux investissements dans les infrastructures de transport, en se concentrant sur les investissements qui contribuent à la croissance économique et ont des effets favorables du point de vue de l'environnement et de la sécurité routière;
- reposer sur une consultation internationale visant à coordonner les programmes nationaux d'infrastructure axés sur l'établissement de réseaux de transport véritablement européens en ce qui concerne les principaux corridors.»

Le rapport de 1992 réitérait la nécessité de créer une base de données européenne sur les investissements dans les infrastructures de transport. Le présent rapport peut être vu comme une contribution en ce sens.

Ainsi que cela a été dit, le questionnaire avait été envoyé, à la fin de 1996, à 33 pays Membres, soit 18 Membres de longue date et 15 nouveaux Membres. La Bosnie-Herzégovine a demandé à être dispensée d'y répondre en raison de la guerre civile. A partir des réponses reçues on a pu en fin de compte traiter les données provenant de 29 pays. Ce nombre élevé de réponses peut être considéré comme satisfaisant.

Le rapport comprend des chapitres sur les politiques de 21 pays Membres, selon la répartition suivante :

***Pays Membres de longue date:***

Allemagne  
Autriche  
Belgique  
Danemark  
Espagne  
Finlande  
Irlande  
Norvège

Pays-Bas  
Portugal  
Suède  
Suisse  
Turquie

***Nouveaux pays Membres:***

Estonie  
Hongrie  
Lettonie  
Lituanie  
Moldova  
Pologne  
République tchèque  
Roumanie

Les chapitres sur les politiques nationales de 21 pays Membres de la CEMT, sur les 29 couverts dans le présent rapport, représentent plus de 70 pour cent des réponses obtenues. Du point de vue statistique, ce taux est satisfaisant et devrait constituer une bonne base de discussion sur les questions d'infrastructures de transport.

Le présent rapport, qui s'inscrit dans le prolongement de deux rapports antérieurs sur les investissements dans les infrastructures de transport, porte sur des domaines revêtant un intérêt et une importance pour l'élaboration d'une politique cohérente et ciblée en matière d'infrastructures de transport en Europe. Il trouve sa justification dans les préoccupations que suscite le déséquilibre entre le développement des transports et les infrastructures disponibles dans les différents modes.

## **2. DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT**

Les 21 contributions mentionnées dans le chapitre précédent sont centrées sur l'évolution du trafic et des transports, les infrastructures de transport et, à des degrés divers, sur les questions connexes concernant l'environnement. Certaines portent essentiellement sur les investissements dans les infrastructures de transport selon les modes, les principaux corridors et les grands projets, mais bon nombre d'entre elles lient les stratégies d'investissements dans les infrastructures à des objectifs d'action qui englobent des stratégies en matière d'environnement.

Les objectifs d'action, bien sûr, varient en fonction de la situation géographique du pays, selon qu'il s'agit d'un pays périphérique ou d'un grand pays de transit, selon que la situation politique de base a connu d'importantes transformations, et selon le profil de développement antérieur. De la diversité des approches se dégagent toutefois des tendances assez nettes.

L'une de ces tendances est la sensibilité croissante aux questions d'environnement. Cette sensibilité s'exprime de façon quelque peu différente selon le contexte national propre à chaque pays, mais il est possible de distinguer certaines caractéristiques communes. Quelques citations illustreront les différences et les similitudes dans la formulation.

«La politique autrichienne des transports vise à répondre aux souhaits des citoyens en matière de qualité de vie, d'environnement sain, de bien-être matériel et de mobilité» (Autriche).

«Des objectifs comparables ont été fixés pour les différents modes de transport. Ces objectifs concernent surtout la flexibilité, la sécurité, l'efficacité économique et l'environnement» (Finlande).

- «La politique des transports adoptée par le Parlement hongrois en 1996 détermine les principales mesures axées sur des solutions rationnelles qui soient en harmonie avec l'homme et son environnement, autrement dit, qui favorisent les conditions d'une "mobilité durable" pour la société et l'économie» (Hongrie).
- «L'objectif principal du Programme national de développement des transports est d'assurer le développement programmé d'un système de transport efficace en vue de répondre aux besoins quantitatifs et qualitatifs en augmentation constante émanant de l'économie et de la population en toute sécurité, en offrant les garanties voulues et à un coût raisonnable» (Lettonie).
- «Ces mesures visent à favoriser autant que possible l'accélération de l'harmonisation économique et sociale régionale de la Baltique et pan-européenne, étant donné que les transports et les communications revêtent une importance primordiale pour le développement durable» (Lituanie).
- «Le deuxième plan pour les transports (SVV-II) énonce une stratégie globale pour les transports jusqu'à 2010, en privilégiant le concept de société durable» (Pays-Bas).
- «Les mesures prises pour améliorer l'infrastructure devraient favoriser l'adaptation aux impératifs environnementaux, la sécurité routière, la croissance et la création d'emplois dans toutes les régions du pays» (Suède).

Les mesures prises par les pouvoirs publics pour instaurer une mobilité durable – largement préconisée par l'Union européenne – auraient été plus faciles à mettre en œuvre si le volume de transport n'avait pas connu une croissance soutenue année après année. Cette croissance est étroitement liée à l'ampleur de l'activité économique, comme l'illustre la figure 11, où le produit intérieur brut (PIB) en prix constants est utilisé pour mesurer l'activité économique. Dans cette figure sont représentées les séries chronologiques, allant de 1975 à 1995, concernant les transports terrestres (voyageurs-km et tonnes-km) ainsi que le PIB pour les pays Membres de longue date de la CEMT. On observe la plupart du temps un mouvement parallèle du PIB et des volumes de trafic, en voyageurs-km et en tonnes-km, et on constate que le développement des transports n'est pas encore parvenu à saturation dans les pays de la CEMT.

Dans l'optique de l'instauration de la mobilité durable à l'avenir, la figure 11 pourrait indiquer certaines tendances inquiétantes. Dans les années 90, une croissance donnée du PIB semble induire une croissance du volume de trafic (en voyageurs-km et en tonnes-km) plus forte qu'auparavant. Si ces tendances se maintiennent,

**Figure 11. Transports terrestres (voyageurs-km [v-km] et tonnes-km [t-km]) et produit intérieur brut (PIB) en ECU aux prix et aux taux de change de 1995 (1975-1995) 1975 = 100**

Pays Membres de longue date de la CEMT

Year	PIB (Solid)	t-km (Dashed)	v-km (Dotted)
1975	100	100	100
1976	105	105	105
1977	110	110	110
1978	115	115	115
1979	120	120	120
1980	120	120	120
1981	120	120	120
1982	120	120	120
1983	120	120	120
1984	125	125	125
1985	130	130	130
1986	135	135	135
1987	140	140	140
1988	145	145	145
1989	150	150	150
1990	155	155	160
1991	160	155	170
1992	160	150	175
1993	165	150	175
1994	170	155	180
1995	175	160	185

Source : CEMT.

elles risquent d'être une source de graves préoccupations pour les décideurs et autres responsables en ce qui concerne la viabilité économique, environnementale et sociale de ces niveaux de croissance. Les incidences possibles du point de vue de la congestion, de la pollution, de la santé et de la sécurité appellent un examen attentif des moyens de gérer la demande de capacité et de services de transport. Souvent, la solution pourrait bien consister à investir dans les infrastructures, en particulier dans celles des transports publics, mais les pouvoirs publics auront de plus en plus tendance en Europe à opter pour des outils de gestion de la demande pour viser une utilisation plus efficace des infrastructures en place et instaurer des structures de transport plus durables.

Les séries chronologiques sur les tendances des transports font encore ressortir une augmentation de 50 pour cent de l'ensemble des transports terrestres (voyageurs-km et tonnes-km) au cours d'une période de 15 ans. Cet essor est peut-être encore plus vif dans le cas du transport international. Cette évolution se traduit par une croissance annuelle moyenne de 2.5 à 3.0 pour cent, ou même plus, et appelle une gestion efficace des transports.

Les contributions des pays abordent de façon plus ou moins approfondie la question de la gestion des transports. La contribution des Pays-Bas donne un exemple d'attitude consciente à l'égard des incidences du point de vue de l'action des pouvoirs publics :

«L'objectif qui consiste à favoriser une société écologiquement viable implique la nécessité de limiter les effets extérieurs du système de transport – pollution atmosphérique, consommation d'énergie, nuisance acoustique, accidents de la route, fragmentation de la nature et de la campagne, détérioration de la qualité de la vie dans les villes et consommation d'espace – de façon à les ramener à des niveaux qui soient acceptables pour les générations futures ainsi que pour la nôtre.»

La tarification routière est un outil d'intervention qui peut servir à atténuer les effets externes néfastes du système de transport. La mise en œuvre du Livre vert de la Commission intitulé *Vers une tarification équitable et efficace dans les transports* peut favoriser la mobilité durable, comme le montre la contribution de l'Autriche.

Au fil des ans, les considérations liées à la protection de l'environnement ont acquis une importance grandissante au plan politique. Le rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland) a entraîné dans son sillage, depuis 1987, des engagements à l'échelon mondial. Des conférences mondiales ont permis de définir des objectifs auxquels les différents pays étaient appelés à souscrire. Plusieurs pays Membres de la CEMT ont élaboré des politiques fermes de protection de l'environnement et notamment pris des mesures pour réduire la pollution, inciter les usagers à emprunter davantage les transports publics et diminuer le volume des émissions de CO<sub>2</sub>.

L'efficacité des conditions de fonctionnement de l'industrie constitue un objectif national d'importance. A cet égard, l'efficacité dépasse le cadre des frontières nationales et doit être envisagée de plus en plus dans une optique mondiale. De ce fait, les stocks et l'entreposage diminuent, les expéditions deviennent plus fréquentes et moins volumineuses, le transport gagne en rapidité, fiabilité et sécurité. Les activités de transport doivent occuper la place voulue, au moment opportun, en respectant le niveau de qualité souhaité. Le fonctionnement efficace de l'industrie risque d'être compromis par la multiplication des goulets d'étranglement et des retards dus au système de transport. A l'avenir, les différents modes devront former des chaînes de transport intégrées pour assurer la bonne marche de l'économie dans tous les pays Membres de la CEMT. Plusieurs contributions de pays traitent de cette question et énumèrent des mesures permettant d'atteindre cet objectif.

Les nouveaux pays Membres de la CEMT sont particulièrement concernés à cet égard puisque l'ancienne situation dans le domaine des transports et la répartition modale évoluent rapidement. On trouvera dans la contribution de la Roumanie un exemple des dispositions qui avaient cours sous l'ancien régime politique :

«Jusqu'à 1990, la réglementation limitait le transport routier à une distance de 60 kilomètres et imposait certaines limites pour la consommation de carburant des sociétés de transport, ainsi que l'obligation d'utiliser le transport ferroviaire pour les trajets à moyenne et grande distance.»

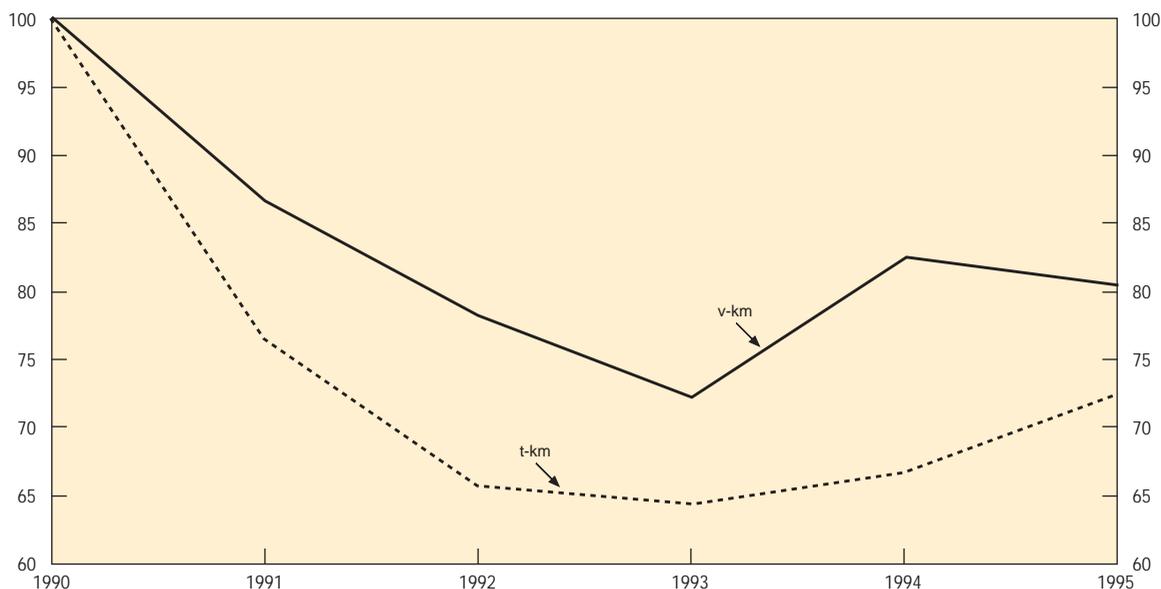
L'orientation future de la politique des transports dans les nouveaux pays Membres de la CEMT a été définie et est effectivement mise en œuvre, comme en témoigne la contribution de la Pologne :

«Les grands principes qui régiront le développement des transports en Pologne dans les années à venir sont énoncés dans un avant-projet du gouvernement intitulé *Politique des transports – Programme d'action visant la transformation du système de transport pour l'adapter aux exigences de l'économie de marché et aux nouvelles modalités de coopération en Europe*, qui a été adopté par le Conseil des ministres en 1995. Les objectifs fondamentaux de la stratégie de développement des transports polonais sont la reconstruction des infrastructures, la redéfinition des règles de fonctionnement du secteur des transports en vue de le rendre plus apte à assurer des services conformes à des normes de haut niveau, et l'amélioration générale de la situation financière.»

La figure 12 illustre l'évolution, entre 1990 et 1995, du trafic exprimé en voyageurs-km et en tonnes-km dans les nouveaux pays Membres de la CEMT. La chute brutale de l'activité de transport semble s'être interrompue en 1993 et une reprise s'est peut-être amorcée. La vigueur de cette croissance n'apparaît pas encore clairement, mais il y a lieu de penser qu'elle sera soutenue à long terme dans les nouveaux pays Membres, à l'instar de l'évolution observée depuis des décennies dans les pays Membres de longue date.

Figure 12. **Transports terrestres (voyageurs-km [v-km] et tonnes-km [t-km]) 1990-1995**  
1990 = 100

Nouveaux pays Membres de la CEMT



Source : CEMT.

Les données disponibles laissent encore présager une forte croissance des transports à l'avenir. Les contraintes de capacité subies par le réseau de transport et les pressions exercées sur l'environnement iront donc en s'accroissant, d'où la nécessité d'investir en permanence dans les infrastructures de transport et d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures efficaces pour réguler la demande dans un sens qui soit compatible avec le développement durable.

### 3. INVESTISSEMENT TOTAL DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Ce chapitre vise à donner une idée générale des tendances de l'investissement dans les transports terrestres (navigation intérieure, rail et transport routier), mais il fait aussi mention des autres secteurs du transport abordés dans ce rapport.

La moyenne des investissements dans les infrastructures de transport terrestre s'élevait en 1975 à 1.5 pour cent du produit intérieur brut (PIB) pour les pays Membres de longue date et a baissé jusqu'en 1986-87 où elle se situait à 0.9 pour cent. Cette part est alors remontée pour atteindre 1.2 pour cent en 1991-92. Elle a ensuite à nouveau diminué pour s'établir à 1 pour cent en 1995.

Les tableaux 3a et 3b montrent que les pays Membres de la CEMT ont connu une évolution très diversifiée.

Tableau 3a. Investissement dans les infrastructures de transport terrestre en pourcentage du Produit Intérieur Brut du pays, en ECU, aux prix et taux de change courants. Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Allemagne (D)	1.1	1.0	1.0	0.9	1.2	1.3	1.2	1.2	1.2
Autriche (A)	0.9	0.9	0.9	1.0	0.9	0.8	0.8	0.7	0.5
Belgique (B)	0.8	0.9	0.7	0.7	0.7	0.8	1.0	1.0	0.9
Danemark (DK)	0.5	0.5	0.4	0.6	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5
Espagne (E)	0.9	1.1	1.3	1.6	1.7	1.5	1.6	1.5	1.2
Finlande (FIN)	1.1	1.1	1.0	1.1	1.3	1.3	1.2	1.2	1.0
France (F)	1.0	1.1	1.1	1.2	1.3	1.2	1.2	1.1	1.0
Grèce (G)	0.6	0.5	0.6	0.4	0.6	0.6	0.8	0.6	0.6
Irlande (IRL)	0.6	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8	1.0	0.8	0.8
Italie (I)	1.1	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	0.8	0.6
Luxembourg (L)	1.4	1.4	1.4	1.3	1.4	1.5	1.4	1.1	
Norvège (N)	1.0	1.1	1.1	0.9	1.0	1.2	1.1	0.9	0.9
Pays-Bas (NL)	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8
Portugal (P)	0.6	0.6	0.6	0.8	0.8	1.0	1.1	1.2	1.4
Royaume-Uni (UK)	0.9	0.9	1.0	1.1	1.1	1.2	1.1	1.0	0.9
Suède (S)	0.5	0.6	0.7	0.7	0.7	0.8	1.1	1.3	1.3
Suisse (CH)	1.5	1.5	1.6	1.6	1.8	1.6	1.7	1.6	1.5
Turquie (TR)	0.5	0.6	0.9	1.3	1.8	1.5	1.2	0.8	0.6
<b>Moyenne</b>	<b>1.0</b>	<b>1.0</b>	<b>1.0</b>	<b>1.1</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>	<b>1.1</b>	<b>1.1</b>	<b>1.0</b>

Tableau 3b. Investissement dans les infrastructures de transport terrestre en pourcentage du Produit Intérieur Brut du pays, en ECU, aux prix et taux de change courants. Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	0.7	0.7	..
Estonie (EST)	0.6	0.6	0.5
Hongrie (H)	0.9	1.1	..
Lettonie (LV)	0.2	0.2	0.4
Lituanie (LT)	0.6	0.5	0.4
Moldova (MD)	0.2	0.6	..
Pologne (PL)	0.7	0.7	1.0
République slovaque (SK)	0.9	0.6	1.1
République tchèque (CZ)	0.8	1.2	1.4
Roumanie (RO)	0.5	0.5	..
Slovénie (SLO)	0.7	1.2	..
<b>Moyenne</b>	<b>0.7</b>	<b>0.9</b>	<b>1.1</b>

### Pays Membres de longue date

- Certains pays, comme le Luxembourg et la Suisse, maintiennent des pourcentages élevés depuis de nombreuses années. D'autres pays (Espagne et Turquie) ont aussi atteint des pourcentages très élevés pendant une période plus courte. Le Portugal et la Suède semblent s'orienter vers de tels pourcentages.

- L'Allemagne, la Finlande, la France et la Norvège ont maintenu des parts du PIB supérieures à 1 pour cent pendant la plupart des années 80 et 90. L'Italie et le Royaume-Uni ont atteint de tels pourcentages dans la seconde moitié des années 80 et semblent s'y être maintenus depuis.
- Les six autres pays Membres de longue date (Autriche, Belgique, Danemark, Grèce, Irlande et Pays-Bas) ont présenté des pourcentages assez stables, inférieurs à la moyenne de la CEMT, pendant la période couverte par ce rapport.

### Nouveaux pays Membres

Les données disponibles indiquent que la part du produit intérieur brut affectée à l'investissement dans les infrastructures de transport est comparable à celle observée pour les pays Membres de longue date.

Les tableaux 3c et 3d présentent l'investissement dans les infrastructures de transport terrestre en pourcentage de la Formation Brute de Capital Fixe. Dans les pays Membres de longue date, la part est tombée de la valeur élevée de 6.8 pour cent en 1975 à 4.8 pour cent en 1989. Elle est ensuite remontée à 6 pour cent en 1993, puis semble avoir baissé à nouveau. Les nouveaux pays Membres de la CEMT semblent investir sensiblement moins que les pays Membres de longue date si on utilise cette valeur comme étalon.

Certains pays Membres de longue date de la CEMT affichent des pourcentages relativement stables pendant les années considérées : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Grèce, Italie, Norvège et Pays-Bas.

Certains pays manifestent une évolution cyclique marquée du pourcentage, généralement suivie d'une baisse à la fin de cette période. On trouve dans ce groupe l'Espagne, la Finlande, l'Irlande, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et la Turquie. Au Portugal, le pourcentage semble connaître une augmentation régulière.

Parmi les nouveaux pays Membres de la CEMT, ce sont la Hongrie, la Pologne, la Slovénie et la République tchèque qui ont les pourcentages les plus élevés.

La figure 13 montre l'évolution de l'investissement brut dans les infrastructures de transport terrestre (à prix et taux de change en ECU constants) pour les pays Membres de longue date depuis 1975. Le niveau de l'investissement a connu une baisse régulière de 1975 à 1984 avant de commencer à remonter. En 1990, il était revenu à la valeur de 1975. On a atteint un sommet en 1992, où le niveau de l'investissement était supérieur de 23 pour cent à celui de 1975. Il a ensuite baissé à nouveau. On constate sur le tableau 8.8a que la moitié environ des pays Membres de longue date présentent ce maximum accusé au début des années 90.

Tableau 3c. Investissement dans les infrastructures de transport terrestre en pourcentage de la Formation Brute de Capital Fixe du pays, en ECU, aux prix et taux de change courants. Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Allemagne (D) <sup>1</sup>	5.8	5.3	4.9	4.4	5.2	5.5	5.6	5.5	5.4
Autriche (A)	4.0	3.9	3.7	4.2	3.5	3.1	3.5	2.9	2.2
Belgique (B)	4.9	4.9	3.7	3.2	3.7	4.2	5.4	5.7	5.3
Danemark (DK)	2.5	2.5	2.4	3.5	2.7	3.1	3.5	3.4	3.0
Espagne (E)	4.2	4.8	5.2	6.4	7.1	7.0	7.9	7.4	5.9
Finlande (FIN)	5.1	4.3	3.6	4.2	5.7	7.1	7.9	8.1	6.8
France (F)	5.1	5.3	5.0	5.4	5.9	6.2	6.4	6.0	5.6
Grèce (G)	3.6	2.3	2.5	1.6	2.5	3.0	3.9	3.0	2.9
Irlande (IRL)	3.5	3.2	3.7	3.7	4.1	4.7	6.6	4.9	4.9
Italie (I)	5.6	5.8	5.4	5.5	5.4	5.8	5.9	5.0	3.6
Luxembourg (L)	5.7	5.0	5.0	4.7	5.8	7.3	6.4	6.3	
Norvège (N)	3.7	4.0	4.3	4.2	5.0	5.9	5.2	4.4	4.3
Pays-Bas (NL)	4.8	4.5	4.8	5.1	5.2	5.1	5.5	5.8	5.5
Portugal (P)	2.8	2.7	2.8	3.4	3.6	4.1	4.3	4.9	5.6
Royaume-Uni (UK)	4.9	4.6	5.0	5.8	6.6	7.5	7.1	6.9	6.1
Suède (S)	2.8	2.8	3.0	3.4	3.7	4.9	7.5	9.2	8.7
Suisse (CH)	6.0	5.8	5.7	6.1	6.9	7.1	7.8	7.3	7.1
Turquie (TR)	2.0	2.4	3.9	5.8	7.9	6.7	4.9	3.5	2.4
<b>Moyenne</b>	<b>5.0</b>	<b>4.9</b>	<b>4.8</b>	<b>5.1</b>	<b>5.6</b>	<b>5.9</b>	<b>6.0</b>	<b>5.8</b>	<b>5.2</b>

1. Pour les années 1987-1990, les données relatives à l'Allemagne ne couvrent que la RFA avant la réunification.

**Tableau 3d. Investissement dans les infrastructures de transport terrestre  
en pourcentage de la Formation Brute de Capital Fixe du pays, en ECU, aux prix et taux de change courants.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995**

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	..	..	..
Estonie (EST)	2.7	2.1	2.2
Hongrie (H)	5.0	5.8	..
Lettonie (LV)	1.0	1.3	2.4
Lituanie (LT)	..	..	..
Moldova (MD)	..	..	..
Pologne (PL)	4.2	4.6	5.8
République slovaque (SK)	2.8	2.1	3.8
République tchèque (CZ)	2.9	4.1	4.5
Roumanie (RO)	2.9	2.7	..
Slovénie (SLO)	4.0	5.8	..
<b>Moyenne</b>	<b>3.7</b>	<b>4.2</b>	<b>4.9</b>

En plus du transport terrestre, le rapport donne des informations sur les ports maritimes, les aéroports, les conduites et le transport combiné. L'investissement dans les infrastructures de transport combiné est normalement également inclus dans les différents secteurs concernés du transport.

Si on compare les investissements dans les infrastructures des autres modes de transport à ceux consacrés au transport terrestre, on constate qu'ils sont faibles. Le tableau de synthèse ci-dessous relatif à l'année 1992 (année record) pour les pays Membres de longue date illustre ce point.

**Investissement dans les infrastructures de transport en 1992.  
Pays Membres de longue date**

	Milliards d'ECU aux prix et taux de change en ECU de 1995	Pourcentage
Routes	52.5	62.6
Chemins de fer	22.5	26.8
Voies navigables	1.0	1.2
Transports terrestres	76.0	90.6
Ports maritimes	2.3	2.7
Aéroports	4.7	5.6
Conduites	0.9	1.1
<b>Ensemble</b>	<b>83.9</b>	<b>100.0</b>

Il y a de très nombreuses raisons pour lesquelles la répartition des investissements varie d'un pays à un autre. Parmi les plus importantes, on peut mentionner :

- les conditions géographiques, topographiques et climatiques ;
- la situation démographique, la structure de l'habitat urbain, la densité de population ;
- le volume de la circulation et du transport, les taux d'encombrement ;
- l'état des infrastructures de transport ;
- les performances de l'économie, les considérations financières ;
- les priorités des pouvoirs publics.

Il sort du cadre du présent rapport d'étudier l'impact et l'importance relative de ces différents facteurs.

Le maximum atteint en 1992 par l'investissement dans les infrastructures de transport mérite peut-être qu'on s'y arrête un instant. La période de planification des projets d'investissement dans les infrastructures de transport est normalement longue. Si les projets sont complexes et d'une certaine ampleur, la période de construction peut

être longue elle aussi. Eurotunnel en donne l'exemple le plus évident dans ce rapport, avec un maximum d'investissement en 1991. A partir de 1991, l'investissement dans les infrastructures de transport en Allemagne comprend celui réalisé dans l'ex-Allemagne de l'Est, ce qui a eu pour effet d'accroître sensiblement le niveau de l'investissement.

La croissance économique a connu un ralentissement progressif dans les pays Membres de la CEMT, comme le montre le tableau 8.3a, et est passée de près de 4 pour cent entre 1987 et 1988 à un peu plus d'un pour cent entre 1991 et 1992. Le PIB a même baissé entre 1992 et 1993. Cette évolution a probablement eu une influence négative sur l'investissement dans les infrastructures de transport.

Les rapports CEMT (1988) et CEMT (1992) ont examiné les évolutions cycliques de l'investissement dans les infrastructures de transport. On donne normalement à ces infrastructures une capacité suffisante pour faire face à quelque 20 ans de croissance prévue du trafic. Ainsi, s'il y avait eu une poussée d'investissements aux environs de 1970, l'excédent de capacité mis en place à cette époque aurait à présent été entièrement annulé si la croissance prévue du trafic s'est accordée avec la réalité. Cette hypothèse n'est toutefois pas confirmée par l'expérience pratique, qui montre que l'investissement tend à être en retard sur la demande. Il est donc plus probable qu'une demande non satisfaite se soit accumulée, comme l'indiquent les taux de croissance du transport dans le passé.

Quand le volume de l'investissement diminue, le rythme d'accroissement du stock d'équipements ralentit progressivement. Si un pays connaît en même temps une augmentation plus rapide du trafic, il ne faudra pas longtemps pour que tout excédent de capacité cède la place à une pénurie. Plus les fonds sont alloués à d'autres objectifs que l'accroissement de capacité, plus vite se manifeste la pénurie.

La capacité de transport et les investissements en la matière n'ont pas une répartition géographique uniforme. Il s'est révélé difficile d'accroître suffisamment la capacité pour faire face à l'augmentation du trafic et de respecter en même temps les normes d'environnement et de sécurité, en particulier dans les grandes agglomérations et aux alentours de celles-ci, où le trafic est dense. C'est dans les agglomérations que les possibilités de mettre en œuvre avec profit des systèmes de régulation de la demande et de stimuler l'utilisation d'autres moyens de transport que l'automobile ou le camion sont les plus prometteuses.

En prix constants, le coût des investissements qui seront nécessaires à l'avenir pour faire face à l'augmentation du trafic ne sera probablement pas moindre que par le passé, même si on tient compte des gains de productivité dans la construction. Ces gains sont contrebalancés par le fait que la mise en place d'infrastructures est plus coûteuse dans les grandes agglomérations et aux alentours de celles-ci, et des considérations d'environnement tendent aussi à pousser les coûts de construction vers le haut.

Plusieurs pays, dans leur contribution, accorde beaucoup d'attention aux aspects financiers, ainsi qu'aux nouveaux instruments, sources et arrangements financiers, sans faire explicitement mention de la pénurie de capitaux nécessaires aux infrastructures de transport.

Dans les pays Membres de longue date de la CEMT, les investissements dans les infrastructures de transport terrestre, mesurés en pourcentage du produit intérieur brut ou de la formation brute de capital fixe, ont augmenté de façon plus ou moins soutenue jusqu'à un sommet, atteint en 1992, à partir de quoi ils ont diminué. Dans les nouveaux pays Membres, le pourcentage semble être en augmentation depuis 1993.

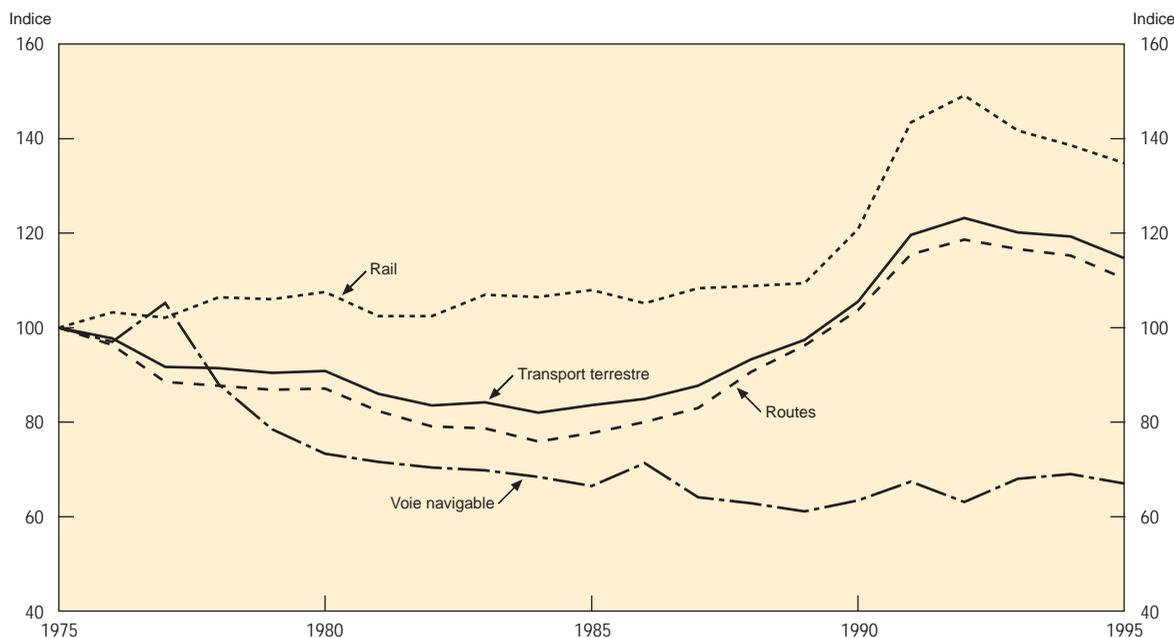
#### **4. RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS ENTRE LES MODES DE TRANSPORT**

Le présent chapitre détaille les dépenses d'investissement dans les différents modes de transport (voir les tableaux 8.5 à 8.12).

## Transport terrestre

La figure 13 montre les tendances de l'investissement annuel brut par modes de transport entre 1975 et 1995 à prix et à taux de change en ECU constants.

Figure 13. Tendances de l'investissement annuel brut, par mode de transport, de 1975 à 1995 (aux prix et taux de change en ECU constants), 1975 = 100



Source : CEMT.

Ce sont les niveaux d'investissement dans les infrastructures ferroviaires qui ont connu l'augmentation la plus notable au cours de cette période. Il est vrai que cette augmentation répondait en l'occurrence à une nécessité assez impérieuse. Le niveau d'investissement dans le réseau routier a baissé pendant plusieurs années jusqu'en 1984, puis il a augmenté jusqu'en 1992 comme pour le rail. La très longue période de baisse des investissements d'infrastructure dans les voies navigables intérieures a pris fin en 1989 et on a observé depuis une augmentation modérée; le niveau n'a toutefois encore atteint que les deux tiers de ce qu'il était en 1975.

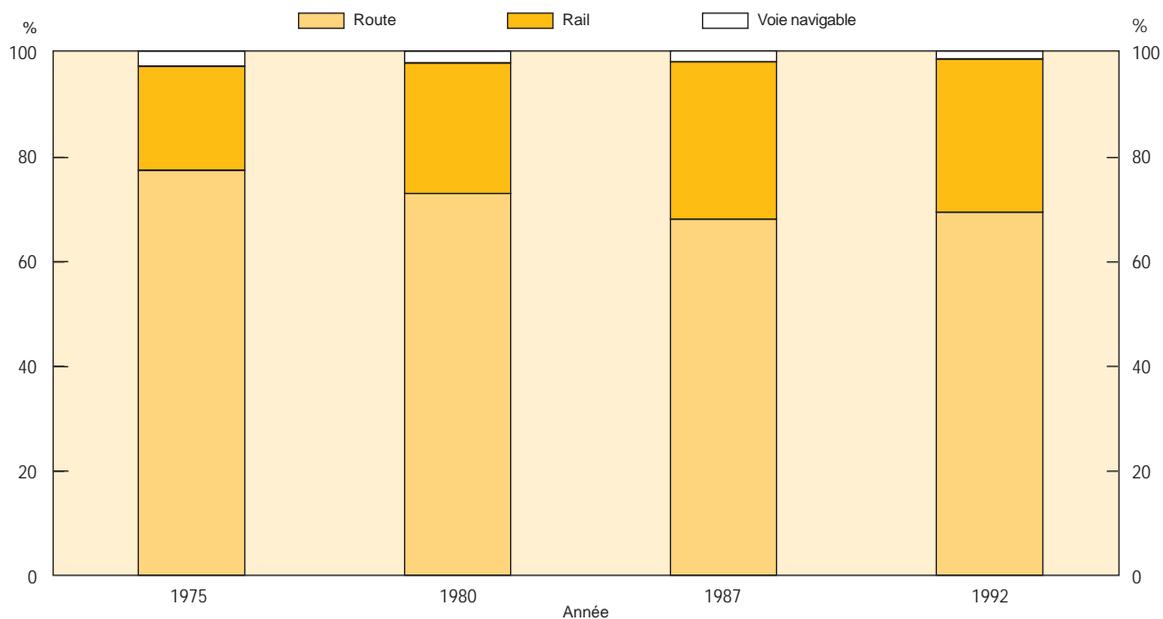
La figure 14 montre la répartition relative des investissements entre les trois modes de transport terrestre pour certaines années dans les pays Membres de longue date.

La part du rail a augmenté, pour passer de 20 à 29.5 pour cent entre 1975 et 1992, tandis que celle des voies navigables connaissait une baisse régulière qui l'a ramenée de 3 pour cent en 1975 à un peu plus d'un pour cent en 1992. Les investissements routiers ont dominé pendant toute la période, même si leur prépondérance est un peu moins forte dans les années 90 que dans les années 70. La baisse a toutefois été lente et modérée (de 77 pour cent en 1975 à 69.5 pour cent en 1992). Bien que les pourcentages présentent à court terme quelques variations à la hausse ou à la baisse, les tendances à long terme ont été nettes.

La figure 15 montre la répartition relative pour les années 1993 à 1995 dans les nouveaux pays Membres. Si on considère le très petit nombre d'années d'adaptation à de nouvelles conditions de transport, la répartition n'est pas très différente de celle observée dans les pays Membres de longue date. La part de la route semble diminuer et celle du rail augmenter, la part des voies navigables étant marginale.

Figure 14. Répartition des investissements d'infrastructure  
entre les modes de transport terrestre pour certaines années entre 1975 et 1992  
Prix et taux de change courants

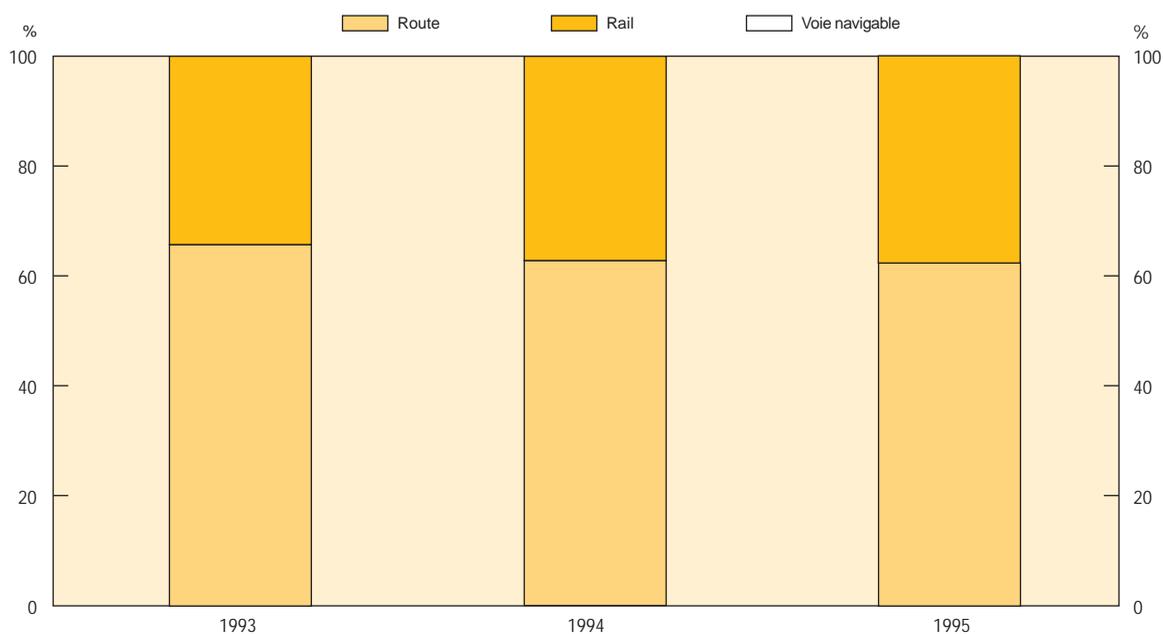
Pays Membres de longue date



Source : CEMT.

Figure 15. Répartition des investissements d'infrastructure  
entre les modes de transport terrestre pour les années 1993, 1994 et 1995

Nouveaux pays Membres



Source : CEMT.

Les contributions des pays indiquent qu'un certain nombre de projets d'infrastructure de transport seront menés à bien au cours des prochaines années, les projets liés aux réseaux de transport transeuropéens retenant l'attention à cet égard. Les pays Membres de longue date semblent privilégier les projets ferroviaires, tandis que les pays périphériques ainsi que les nouveaux pays Membres semblent accorder plutôt une importance prioritaire aux projets routiers. Il est probable que les projets envisagés nécessitent des investissements considérables à l'avenir également.

### **Ports maritimes et aéroports**

Le rapport CEMT (1992) avait relevé une forte chute des investissements dans les ports maritimes au cours des années 80 (en prix constants). Il y a également eu une réduction entre 1975 et 1980 selon le rapport CEMT (1988). Le présent rapport montre (voir le tableau 8.9a) que le niveau de l'investissement a connu une augmentation notable depuis 1987, mais il demeure encore nettement inférieur à celui atteint en 1975.

Plusieurs des nouveaux pays Membres de la CEMT n'ont pas de façade maritime ou n'ont qu'un littoral peu étendu. C'est pourquoi les chiffres mentionnés sur le tableau 8.9b sont faibles, sauf pour la Pologne.

L'investissement dans les infrastructures aéroportuaires ne manifeste pas d'évolution régulière depuis 1975. Cet état de fait reflète sans doute la difficulté qu'éprouvent les autorités à réaliser des expansions de l'infrastructure dans ce secteur du transport.

Selon le rapport CEMT (1988), le niveau de l'investissement aéroportuaire a diminué entre 1975 et 1980 (en prix constants). Cette baisse s'est poursuivie pendant quelques années encore selon le rapport CEMT (1992). Une augmentation rapide a alors débuté et il semble que le niveau de l'investissement en 1987 ait été supérieur de 25 pour cent à celui de 1975. Lors du maximum observé en 1991 (voir le tableau 8.10a), le niveau doit avoir été supérieur de 134 pour cent à celui de 1975. En 1995, le niveau devait encore être à peu près le double de celui de 1975.

### **Conduites**

Comme le montre le rapport CEMT (1992), l'investissement dans les conduites fluctue davantage que l'investissement dans les autres infrastructures de transport. Cela se confirme dans la présente enquête. L'un des pays les plus actifs dans ce domaine, le Royaume-Uni, n'a malheureusement pas communiqué cette fois de chiffres relatifs à l'investissement. C'est donc la Norvège qui présente le niveau d'investissement le plus élevé. En 1995, les pays Membres de longue date ont investi près d'un milliard d'ECU dans les conduites, dont 77 pour cent en Norvège, essentiellement en Mer du Nord. L'Allemagne, l'Espagne et la Turquie présentent également des niveaux d'investissement importants.

### **Résumé**

Certaines contributions des pays sur leurs politiques nationales soulignent la nécessité d'une stratégie globale et ciblée en matière d'investissement dans les infrastructures de transport. Elles révèlent, même si c'est à des degrés divers, les projets d'investissement envisagés. Les citations ci-après permettent d'apprécier l'ampleur de ces projets :

- «Le gouvernement a méthodiquement examiné les éléments stratégiques fondamentaux suivants du développement des réseaux de transport :
  - développement des autoroutes et des voies rapides sur le territoire national jusqu'à 2005, y compris les modalités de financement ;
  - amélioration de l'état des axes routiers internationaux ;
  - modernisation des corridors ferroviaires prioritaires des chemins de fer tchèques ;
  - travaux de construction à l'aéroport de Prague (Praha-Ruzyně) et mode de financement de ces travaux ;
  - participation de l'État au financement du programme d'aide au développement du transport par voie navigable ;
  - établissement des mécanismes nécessaires à la modernisation de la gestion, de l'organisation et du contrôle de la circulation aérienne sur le territoire tchèque» (République tchèque).
- «Avec une part des investissements de 54 pour cent, les transports par chemin de fer et par voie navigable, qui sont des modes respectueux de l'environnement, sont prioritaires dans le cadre de la politique d'investissement. En raison de la qualité médiocre des infrastructures en place dans les nouveaux Länder,

la demande encore insatisfaite au niveau des dépenses d'entretien y est très forte. Les mesures visant la construction et l'amélioration des infrastructures sont principalement prévues dans les 17 projets «Unité allemande» relatifs aux transports. Elles réclament un volume total d'investissements de quelque 70 milliards de DM et permettront de créer à bref délai, des liaisons efficaces entre les deux parties de l'Allemagne qui ont été séparées pendant plus de 40 ans. Dans l'ensemble, pour rattraper le retard dans les nouveaux Länder, on y consacre une part exceptionnellenent importante de l'investissement total, à savoir 40 pour cent, d'ici à 2012» (Allemagne).

«Sous réserve que les projets de refonte des redevances d'utilisation et des modèles de financement obtiennent l'approbation du Parlement et du peuple, les priorités d'aménagement pour les deux prochaines décennies seront vraisemblablement les suivantes :

- Grands projets ferroviaires : nouvelle ligne ferroviaire transalpine, RAIL 2000 (deuxième étape), raccordement de la Suisse au réseau européen de trains à grande vitesse, réduction du bruit ferroviaire, toutes ces mesures devant être financées selon le schéma établi pour le financement des grandes infrastructures ferroviaires (FTP).
- Achèvement et entretien d'un réseau routier national performant. Amélioration aéroportuaire.
- Mise en place d'une organisation optimale des transports de marchandises» (Suisse).

La répartition des investissements selon les modes de transports est dominée par le secteur routier, mais la part consacrée au secteur ferroviaire a augmenté entre 1975 et 1995. Celle qui est consacrée aux transports par voie navigable est marginale. Le niveau d'investissement a atteint son sommet en 1992 à la fois pour le secteur ferroviaire et le secteur routier.

Bien que le niveau d'investissement dans les ports maritimes ait augmenté depuis 1987, il se situe encore bien en dessous du niveau atteint en 1975. Le niveau d'investissement dans les aéroports a augmenté de façon marquée au fil des ans.

## 5. INVESTISSEMENTS DANS LE TRANSPORT COMBINÉ (MULTIMODAL)

La question a pris une importance croissante dans de nombreux pays européens et pour des organisations comme la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et l'Union Européenne (UE). Le cœur du problème est de savoir comment atténuer les encombrements, notamment sur le réseau routier, et reporter une partie du transport de marchandises sur des infrastructures qui disposent de capacités excédentaires de manière à accroître l'efficacité logistique du trafic de marchandises.

Deux citations extraites des contributions des pays illustreront l'importance accordée à ce type de question :

«Le choix d'une approche multimodale conjuguant les atouts des différents modes de transport s'impose pour aboutir à des solutions satisfaisantes» (Autriche).

«Afin d'améliorer l'efficacité des transports, l'État donnera la priorité aux investissements visant à réduire les obstacles au transport intermodal de marchandises et à résoudre les problèmes posés par les goulets d'étranglement que connaît actuellement le système de transport» (Norvège).

On constatera dans les deux extraits l'utilisation du concept de transport intermodal (ou multimodal), qui illustre un problème particulier lié à ce type de transport. C'est un concept auquel il manque encore une définition harmonisée.

Dans la *Glossaire des Statistiques de transport*, publié conjointement par EUROSTAT, la CEMT et la CEE (ONU) en 1994, il n'est fait mention ni du transport combiné ni du transport multimodal. Peu de temps après, la CEMT a publié un document sur la terminologie en usage dans le transport combiné. La plupart des termes pertinents y sont répertoriés.

Transport combiné : «Transport intermodal dont les parcours européens s'effectuent principalement par rail, voies navigables ou mer, et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possible, par route.»

Transport multimodal : «Acheminement d'une marchandise empruntant au moins deux modes de transport différents.»

Comme la terminologie sur le transport combiné implique la connaissance de l'expression «transport intermodal», le document de la CEMT en donne la définition suivante : «Acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport mais dans le même contenant, sans rupture de charge. Le contenant peut être un véhicule routier ou une unité de transport intermodal.» L'expression «unité de chargement» y a la définition suivante : «Conteneur ou caisse mobile.»

Au printemps de 1997, la Commission a proposé dans une Communication une définition du transport intermodal plus large que celle donnée plus haut. Dans son document *Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union Européenne, une logique de système pour le transport de marchandises* (COM(97) 243 final), la Commission écrit à la page 1 : «Afin de parvenir à une interprétation commune du concept d'intermodalité, la Commission propose la définition suivante : l'intermodalité est une caractéristique d'un système de transport en vertu de laquelle au moins deux modes différents sont utilisés de manière intégrée pour compléter une chaîne de transport de porte-à-porte.»

La définition proposée par la Commission peut avoir un sens très large, comparée à celle de la CEMT. Comme il n'existe pas de statistiques détaillées sur le transport intermodal de marchandises, il n'est pas possible d'indiquer précisément ce qui devrait être considéré comme des investissements dans les infrastructures de transport pour le transport combiné et multimodal. Dans l'édition CEMT (1992), la question a été abordée sans qu'il soit tiré de conclusions. Dans les notes explicatives au questionnaire utilisé pour la présente étude, il est indiqué que «les éléments à prendre en compte correspondent aux plates-formes et terminaux multimodaux pour tous les modes de transport concernés. D'autres éléments infrastructurels tels que les voies dédiées au transport combiné, peuvent également être inclus».

La quantité et la qualité des données statistiques sont limitées. Les arrangements institutionnels et organisationnels sont complexes. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que le taux de réponse ait été faible. Les réponses sur cette question sont présentées dans les tableaux 8.11a et 8.11b.

Une première observation à faire est la diversité des réponses. Neuf pays Membres ont répondu, dont six Membres de longue date et trois nouveaux Membres. Trois Membres de longue date ont indiqué que les investissements pour le transport combiné (multimodal) avaient été inclus dans les infrastructures de transport examinées par mode de transport dans les chapitres 3 et 4. Deux pays ont indiqué que leurs investissements pour le transport combiné en étaient exclus, et les quatre autres n'ont pas donné de précisions.

Une autre observation à relever est que dans l'édition CEMT (1992), sept pays Membres de longue date avaient répondu, alors que pour la présente édition le nombre est tombé à six réponses. De fait, deux des sept pays qui avaient répondu à l'enquête précédente n'ont pas communiqué de données cette fois-ci.

Pour quatre des six pays Membres de longue date ayant répondu à la présente enquête il est possible de faire des comparaisons avec leurs réponses pour les années 1987-1989 publiées dans l'édition CEMT (1992). Bien que certains pays aient révisé leurs chiffres pour la présente enquête, le total pour l'ensemble des trois années (1987-1989) considérées globalement est pratiquement le même dans les deux enquêtes. Le tableau 8.11a montre que la moyenne pour la CEMT tend à progresser, mais le niveau reste incontestablement très modeste.

Le tableau 8.11b ne comprend que trois nouveaux pays Membres et ne permet pas de tirer de conclusion sur les niveaux et les évolutions dans les nouveaux pays Membres.

Seul un petit nombre de pays de la CEMT ont répondu à la question sur les investissements dans le transport combiné (multimodal). Le niveau total des investissements dont il est question dans le présent rapport est très limité et il ne correspond pas à l'importance politique donnée à ce type d'investissement dans les infrastructures. Il se pourrait cependant qu'il y ait une tendance à la progression du niveau global des investissements mesuré aux prix et taux de change en ECU constants.

## 6. DÉPENSES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

Des séries chronologiques sur l'entretien des infrastructures de transport pour au moins un mode de transport ont été fournies par onze pays Membres de longue date (A, B, DK, FIN, F, GR, IRL, NL, P, S et CH) et neuf nouveaux pays Membres (CZ, EST, H, LT, LV, MD, PL, RO et SK). Par rapport à l'édition CEMT (1992), dans laquelle quinze pays Membres de longue date avaient fourni ce type d'information, on pourrait penser que les niveaux d'information dans certains pays se sont détériorés au cours des années 90. En revanche, il est prometteur que neuf des onze nouveaux pays Membres fournissant des informations quantitatives aient été en mesure de répondre à la question sur les dépenses d'entretien.

Le volume des travaux d'entretien nécessaires pour maintenir à niveau l'infrastructure de transport dépend de plusieurs facteurs, le plus important étant le volume de la circulation, sa structure (proportion de poids lourds), l'état et la structure par âge des infrastructures, et les facteurs géographiques et climatiques.

Toutes choses égales par ailleurs, on peut s'attendre à ce que les pays dont la population est faible et très dispersée aient des dépenses d'entretien par véhicule-kilomètre supérieures à celles des pays à population forte et dense. Les pays confrontés à des hivers rigoureux peuvent être amenés à consacrer beaucoup d'efforts à l'enlèvement de la neige et à la lutte contre les effets de la neige, les avalanches, etc. L'utilisation des pneus à clous fait également augmenter les besoins d'entretien.

D'une année à l'autre, des retards peuvent intervenir dans l'exécution des opérations d'entretien nécessaires, en raison par exemple, d'une montée brutale du taux d'inflation. A long terme, cependant, on a toutes raisons de penser que les autorités responsables des travaux de maintenance s'efforceront d'affecter autant de crédits que possible aux opérations d'entretien afin de conserver la qualité des infrastructures.

Même si l'objectif des autorités responsables est de conserver la qualité des infrastructures à long terme, il convient de souligner que la croissance du trafic peut être pendant un certain temps plus importante que celle sur laquelle étaient basés les plans d'entretien. Toutefois, un tel décalage ne peut se prolonger longtemps sans entraîner de graves inconvénients pour les usagers des transports et les propriétaires des infrastructures.

Lorsque l'on analyse les statistiques relatives aux dépenses d'entretien, il est important de se rappeler que si des gains de productivité ont été réalisés dans les opérations d'entretien, une augmentation donnée de trafic n'exigera normalement qu'une augmentation moins que proportionnelle des dépenses d'entretien à prix constants. Ce principe ne s'applique évidemment pas si les gains de productivité ont déjà été incorporés dans les calculs de dépenses par le biais de l'indice des prix utilisé comme déflateur. L'étendue de cette dernière pratique n'est pas connue, mais elle ne semble pas avoir été adoptée dans la plupart des pays étant donné que les dépenses ont été le plus souvent déflatées par rapport au produit intérieur brut ou à la consommation privée.

La relation spécifique entre l'entretien des infrastructures et les niveaux de trafic varie sans doute de mode à mode et de pays à pays, et l'analyse de cette relation sort du cadre du présent rapport, d'autant que le nombre actuel de séries chronologiques a sensiblement diminué par rapport à l'édition CEMT (1992). L'approche adoptée sera donc plutôt macroéconomique.

Les tableaux 6a à 6d ci-après récapitulent les dépenses d'entretien dans les infrastructures routières et ferroviaires dans les pays Membres de longue date comme dans les nouveaux pays Membres. Il existe entre les pays des différences sensibles dans l'évolution des dépenses.

En moyenne, on note une faible progression des dépenses d'entretien des infrastructures tant routières que ferroviaires dans les pays Membres de longue date entre 1987 et 1995 (moyenne de 0.6 pour cent par an pour les infrastructures routières et de 0.7 pour cent pour les infrastructures ferroviaires). Pour les nouveaux pays Membres, il n'y a pas d'évolution claire entre 1993 et 1995; si tant est que l'on puisse tirer une conclusion, il semblerait que les dépenses d'entretien baissent.

Les séries chronologiques disponibles sur les dépenses d'entretien des infrastructures routières et ferroviaires ne permettent pas de corroborer à l'échelle de la CEMT l'hypothèse selon laquelle ces dépenses sont suffisantes pour maintenir à niveau les infrastructures de transport, que ce soit dans les pays Membres de longue date ou dans les nouveaux pays Membres.

Tableau 6a. Dépenses d'entretien des infrastructures de transport routier, millions d'ECU, aux prix et taux de change de 1995. Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	607	590	578	615	545	553	543	587	555
Belgique (B)	442	436	476	424	429	344	390	404	399
Danemark (DK)	643	587	579	557	570	575	608	548	530
Finlande (FIN)	659	701	698	685	695	711	695	661	628
France (F)	678	651	651	651	624	651	678	678	705
Grèce (G)	44	45	22	40	40	68	84	78	77
Pays-Bas (NL)	1 674	1 652	1 692	1 684	1 679	1 688	1 682	1 724	1 775
Portugal (P)	94	77	82	103	76	94	136	136	127
Suède (S)	404	443	553	564	633	623	634	544	578
Suisse (CH)	1 040	1 066	995	1 021	1 116	1 128	1 133	1 166	1 208
<b>Total</b>	<b>6 285</b>	<b>6 249</b>	<b>6 326</b>	<b>6 344</b>	<b>6 407</b>	<b>6 436</b>	<b>6 584</b>	<b>6 526</b>	<b>6 582</b>

Tableau 6b. Dépenses d'entretien des infrastructures de transport routier, millions d'ECU, aux prix et taux de change de 1995. Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Estonie (EST)	20.2	21.2	20.7
Hongrie (H)	117.4	140.4	98.0
Lettonie (LV)	5.2	7.0	3.2
Lituanie (LT)	9.3	10.8	10.5
Moldova (MD)	11.9	15.5	9.6
Pologne (PL)	422.0	447.1	289.8
Roumanie (RO)	55.2	90.1	104.9
République slovaque (SK)	48.4	46.6	34.7
République tchèque (CZ)	143.3	139.0	145.2
<b>Total</b>	<b>832.8</b>	<b>917.8</b>	<b>716.4</b>

Tableau 6c. Dépenses d'entretien des infrastructures de transport ferroviaire (y compris chemins de fer urbains et suburbains, métros et tramways), millions d'ECU, aux prix et taux de change de 1995. Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Belgique (B)	247	264	249	259	270	315	308	334	306
Finlande (FIN)	107	141	122	106	122	141	143	149	145
France (F)	1 277	1 098	1 131	1 149	1 080	1 105	1 101	1 071	1 165
Irlande (IRL)	6	8	8	8	6	6	8	8	12
Pays-Bas (NL) <sup>1</sup>	404	394	370	336	355	369	368	332	341
Suède (S)	173	191	213	223	230	268	264	285	319
Suisse (CH)	387	411	398	433	453	471	497	529	504
<b>Total</b>	<b>2 600</b>	<b>2 506</b>	<b>2 491</b>	<b>2 514</b>	<b>2 515</b>	<b>2 674</b>	<b>2 689</b>	<b>2 707</b>	<b>2 792</b>

1. A l'exclusion des chemins de fer urbains et suburbains, métros et tramways.

Tableau 6d. **Dépenses d'entretien des infrastructures de transport ferroviaire, millions d'ECU, aux prix et taux de change de 1995. Nouveaux pays Membres, 1993-1995**

	1993	1994	1995
Estonie (EST)	0.5	0.4	0.6
Hongrie (H)	219.4	257.0	266.6
Lettonie (LV)	31.2	30.9	31.2
Lituanie (LT)	23.0	38.8	34.2
Pologne (PL)	737.4	660.2	591.4
Roumanie (RO)	327.7	209.0	235.8
République slovaque (SK)	3.8	4.1	6.4
République tchèque (CZ)	118.9	148.7	120.2
<b>Total</b>	<b>1 461.9</b>	<b>1 349.3</b>	<b>1 286.5</b>

## 7. VALEUR EN CAPITAL

Des séries chronologiques sur la valeur en capital des infrastructures pour au moins un mode de transport ont été fournies par huit pays Membres de longue date (B, FIN, D, NL, P, E, S et CH) et huit nouveaux pays Membres (CZ, H, LT, LV, MD, PL, RO et SK). Par rapport à l'édition CEMT (1992), dans laquelle douze pays Membres de longue date avaient fourni ce type d'information, il pourrait sembler que les niveaux d'information dans certains pays se sont détériorés au cours des années 90. Par contre, il est prometteur que huit des onze nouveaux pays Membres fournissant des informations quantitatives aient pu répondre à la question sur la valeur en capital.

Les données sur la valeur en capital, notamment à prix constants, sont importantes pour plusieurs raisons. Dans le contexte de la présente enquête, il importe d'opposer l'évolution dans le temps de la valeur en capital des infrastructures de transport aux tendances du trafic pour voir dans quelle mesure l'investissement permet de faire face à l'évolution de ce trafic. Il est très délicat de comparer directement l'investissement avec le trafic.

Comme dans l'édition CEMT (1992) les définitions diffèrent considérablement d'un pays à l'autre, du fait sans doute que l'information initiale vient des comptes nationaux, des comptes des entreprises ou d'autres sources. Comme le nombre de pays Membres de la CEMT augmente rapidement, il importe aujourd'hui plus encore qu'auparavant d'harmoniser les concepts et d'éviter des révisions trop fréquentes des définitions.

Les valeurs en capital reflètent l'accumulation brute ou nette des investissements dans le temps. La rapidité de ce processus d'accumulation est fonction de priorités nationales aussi bien qu'internationales, de la structure par âge des infrastructures existantes, des normes d'entretien, du taux d'inflation, de la productivité dans la branche des travaux publics, etc. Par conséquent, on ne peut pas faire d'hypothèse simple sur les besoins futurs exacts d'investissement dans les infrastructures de transport.

On supposera dans ce chapitre qu'il doit exister sur le long terme une relation bien déterminée entre le volume des infrastructures de transport en service et le volume de trafic. A court et à moyen terme, la relation que l'on peut observer ne peut être considérée au mieux que comme indicative.

Pour maintenir la qualité du transport, il faut sans doute retenir comme hypothèse que sur le long terme les infrastructures doivent évoluer au moins au même rythme que le trafic. Il faut en effet substituer du capital au travail, les coûts de construction à prix constants ont tendance à augmenter dans le temps et il importe de veiller à investir suffisamment dans la protection de l'environnement, la sécurité et l'aménagement régional. En revanche, si la branche des travaux publics réalise des gains de productivité, il n'est pas nécessaire que le stock de capital augmente au même rythme que le trafic.

Dans l'édition CEMT (1992), la valeur en capital des infrastructures ferroviaires était examinée de façon assez détaillée par rapport à la longueur des lignes tandis que celle dans les infrastructures routières l'était par rapport à la longueur du réseau routier (voies publiques). Du fait principalement que l'on ne dispose pas dans la présente édition d'autant de séries chronologiques, ce type d'analyse détaillée n'a pas été effectué pour le présent

rapport. On a préféré opter pour une approche plus macroéconomique. Cependant, étant donné que la longueur des réseaux est indiquée dans les tableaux 8.13-8.14, il est possible de mettre en relation la valeur en capital avec la longueur du réseau.

Dans le présent chapitre, l'analyse portera, pour illustrer l'approche choisie, sur le stock en capital (en prix constants) d'infrastructures routières et ferroviaires. Afin de disposer de séries chronologiques suffisamment longues, seules sont utilisées les données des pays Membres de longue date. Les tableaux 7a et 7b montrent les séries chronologiques sélectionnées.

Tableau 7a. Valeur en capital des infrastructures de transport routier en fin d'année (millions d'ECU), aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Allemagne (D) <sup>1</sup>	368 483	375 113	381 605	387 462	435 423	444 397	452 596	460 661	468 255
Espagne (E)	73 097	74 739	77 332	80 940	84 791	88 351	91 547	94 727	97 192
Pays-Bas (NL)	53 271	53 795	54 323	54 753	55 117	55 662	56 180	56 486	
Suède (S)	27 413	27 503	27 611	27 787	27 967	28 041	28 261	28 804	29 349
Suisse (CH)	30 602	30 205	29 302	29 514	30 045	31 300	33 003	34 523	35 896
<b>Total</b>	<b>552 865</b>	<b>561 356</b>	<b>570 174</b>	<b>580 456</b>	<b>633 343</b>	<b>647 751</b>	<b>661 587</b>	<b>675 201</b>	<b>630 691</b>

1. Pour les années 1987-1990, les données relatives à l'Allemagne ne couvrent que la RFA avant la réunification.

Tableau 7b. Valeur en capital des infrastructures de transport ferroviaire<sup>1</sup> en fin d'année (millions d'ECU), aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Allemagne (D) <sup>2</sup>	144 867	146 312	147 491	148 385	174 042	176 860	179 317	182 324	185 335
Belgique (B)	4 323	4 314	4 164	4 029	3 939	4 016	4 256	4 438	4 859
Espagne (E)	16 619	17 313	18 079	18 500	20 433	21 239	21 805	22 234	22 598
Pays-Bas (NL)	7 085	7 624	7 917	8 188	8 230	8 497	8 768		
Portugal (P)	93	128	134	159	162	203	257	294	357
Suède (S)	10 602	10 800	11 031	11 316	11 721	12 200	12 833	13 492	14 521
Suisse (CH)	5 158	5 119	4 948	5 024	5 302	5 526	6 045	6 949	7 247
<b>Total</b>	<b>188 747</b>	<b>191 610</b>	<b>193 765</b>	<b>195 601</b>	<b>223 830</b>	<b>228 545</b>	<b>233 281</b>	<b>229 731</b>	<b>234 917</b>

1. Y compris chemins de fer urbains et suburbains, métros et tramways.

2. Pour les années 1987-1990, les données relatives à l'Allemagne ne couvrent que la RFA avant la réunification.

Il ressort des données présentées dans le tableau 7a que c'est en Allemagne que la valeur en capital des infrastructures routières est la plus élevée. La forte hausse dans la série relative à l'Allemagne entre 1990 et 1991 impose d'analyser séparément les deux périodes : 1987-1990 et 1991-1995. La progression globale s'est accélérée, passant de 1.7 pour cent par an entre 1987 et 1990 à 2.2 pour cent par an entre 1991 et 1995.

Comme pour le réseau routier, c'est en Allemagne que la valeur en capital des infrastructures ferroviaires est la plus élevée. Les chiffres font apparaître une accélération de l'évolution globale, qui passe de 1.2 pour cent entre 1987 et 1990 à 2.2 pour cent par an entre 1991 et 1995.

Il existe bien entendu des variations entre les pays de l'échantillon tant pour les infrastructures ferroviaires que pour les infrastructures routières.

Si des gains de productivité sont réalisés dans la branche des travaux publics, ces gains auront un effet positif sur la capacité des infrastructures de transport à faire face à la progression du trafic. Si en revanche, les coûts augmentent à prix constants, cela pèsera sur la possibilité, pour une augmentation donnée de valeur en capital, de faire face à l'accroissement du trafic.

Voici un exemple fondé sur quelques variations annuelles moyennes (en pourcentage) :

Valeur en capital (en prix constants)	2.0 %
Gains de productivité	1.0 %
Moins augmentation de coût en prix constants	0.5 %
Disponibilité pour faire face à la croissance du trafic	2.5 %

La valeur en capital des infrastructures routières et ferroviaires analysée dans le présent rapport révèle une augmentation annuelle modérée. Le fait de savoir si cette évolution est suffisante pour faire face à la croissance du trafic dépendra de la productivité et des aspects concernant les coûts, qui n'ont pas été couverts dans le présent rapport.

## 8. DONNÉES DE BASE ET UNITÉS DE COMPTE

Les données de base servent, d'une part, à vérifier la qualité des réponses données au questionnaire et, d'autre part, à développer l'analyse de ces réponses. Dans le présent chapitre, ces données de base font l'objet de trois séries de tableaux :

- Produit intérieur brut (PIB), en ECU, aux prix et taux de change moyens courants.
- PIB, en ECU, aux prix et taux de change moyens de 1995.
- Formation brute de capital fixe, en ECU, aux prix et taux de change moyens courants.

Ces données de base ont été reproduites pour les pays de la CEMT qui ont fourni les données nécessaires. Pour des raisons de présentation, deux séries de tableaux ont été élaborées, l'une pour les pays Membres de longue date (18), l'autre pour les nouveaux pays Membres qui ont répondu au questionnaire (11). Seuls quelques nouveaux Membres, pour des raisons diverses, n'ont pas répondu. La gamme des réponses peut être étudiée en détail dans les annexes.

Le rapport CEMT (1992) contenait également des données démographiques ainsi que les prix à la consommation, mais il existe, depuis, des publications internationales qui présentent et suivent ces données de base. En ce qui concerne les études sur la population, le trafic et les transports, il convient de mentionner la publication de la CEMT intitulée *Monographies sur les infrastructures (CEMT/CM(97)5)* ainsi que les publications annuelles de cette organisation qui ont pour titre *Annales statistiques de transport et Évolution des transports*.

Les données exprimées en monnaies nationales (chapitre 9) ont été converties (voir chapitre 10) en unités de compte européennes (ECU). C'est ce qui avait déjà été fait dans les deux rapports précédents. Pour les pays Membres de longue date, ce calcul n'a posé aucun problème, puisqu'on disposait des taux de change nécessaires, mais tel n'a pas été le cas pour la plupart des nouveaux pays Membres. Cependant, puisque les taux de change entre les monnaies nationales et le dollar sont connus, on a utilisé les taux de change entre l'ECU et le dollar pour établir les taux de change nécessaires. Les pays Membres ont été invités à faire savoir si les taux de change ainsi calculés concordaient avec ceux qu'ils avaient l'habitude d'utiliser.

D'ordinaire, les données de base ne se prêtent pas à une utilisation dans des séries chronologiques sans avoir auparavant fait l'objet de certaines transformations ou de calculs supplémentaires. Plus la série chronologique est longue, plus ces calculs supplémentaires sont nécessaires. Il est également possible que les pays Membres n'aient révisé leurs séries chronologiques que pour une partie de la période considérée dans le rapport. C'est pourquoi il a fallu dans une certaine mesure ajuster les séries de référence, notamment pour quelques-uns des pays Membres de longue date qui figurent dans le tableau 8.3. En ce qui concerne les nouveaux pays Membres, il n'a pas été possible de produire ce tableau pour un nombre suffisant de pays.

Les tableaux 8.1 à 8.3 ont été établis d'après les plus récentes *Statistiques financières internationales* du Fonds monétaire international (FMI). Dans cette publication du FMI, les indices du PIB aux prix constants sont fondés sur les prix de 1990, mais on les a utilisés dans le présent rapport parallèlement à l'estimation de 1995 du

PIB aux prix courants, pour construire une série chronologique du PIB aux prix de 1995 (tableau 8.3). Faute de données concernant le PIB aux prix constants dans les nouveaux pays Membres, il n'a été possible d'établir le tableau 8.3 que pour quelques-uns des nouveaux pays Membres ayant répondu au questionnaire. Il n'y a donc pas de tableau 8.3*b* aux prix de 1995 pour ces nouveaux pays Membres.

Dans le rapport CEMT (1992), les séries chronologiques s'arrêtaient à 1989, mais pour un nombre relativement important de pays, les données concernant 1988 et 1989 étaient provisoires. C'est pour cette raison que la série chronologique débute cette fois-ci en 1987. Pour un assez grand nombre de nouveaux pays Membres, il n'est pas possible, pour plusieurs raisons, de produire une série chronologique de cette durée. Dans la plupart des cas, on a pu au mieux obtenir des données pour la période 1993-1995. C'est pourquoi les tableaux récapitulatifs en ECU ne couvrent que cette période pour tous les nouveaux pays Membres, bien qu'on dispose, pour certains d'entre eux, d'informations statistiques pour toutes les années comprises entre 1987 et 1995 (voir chapitre 9).

Les tableaux 8.1 à 8.3 comprennent les données de base macroéconomiques mentionnées au début du présent chapitre tandis que le tableau 8.4 fournit les taux de change des monnaies nationales en ECU qui ont été utilisés dans le rapport.

Dans le questionnaire, il a été demandé que l'année de référence pour les prix soit 1985, bien que les pays Membres aient été laissés libres de choisir, le cas échéant, une autre année correspondant davantage à leur usage établi. Au terme du traitement des données, le groupe *ad hoc* sur les investissements dans le secteur des transports a décidé de prendre 1995 comme année de référence. Tous les tableaux aux prix courants ont donc été recalculés en fonction d'une référence de prix uniforme, ce qui s'est révélé une tâche d'envergure. Plusieurs pays ont fourni des données aux prix de 1995 ou indiqué les indices de prix à utiliser. Pour un nombre assez important de pays, les calculs aux prix constants ont été effectués expressément pour le présent rapport. En ce qui concerne notamment le tableau 4 (reproduit dans la série des tableaux par pays), qui indique les valeurs en capital aux prix constants, les nouveaux calculs ont parfois abouti à un résultat qui peut être qualifié de provisoire.

Les tableaux récapitulatifs qui suivent comprennent une dernière ligne intitulée «Total». D'une année à l'autre, le nombre de pays peut varier en fonction du nombre de réponses.

Tableau 8.1a. **Produit intérieur brut. En milliards d'ECU aux prix courants.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995**

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	101.5	107.3	114.8	124.4	133.3	143.4	155.9	167.1	178.5
Belgique (B)	120.9	128.0	139.0	150.9	159.4	170.2	180.8	193.6	205.9
Danemark (DK)	88.6	92.0	95.3	101.4	104.4	108.6	115.1	122.7	132.1
Finlande (FIN)	76.2	87.8	103.0	105.9	98.0	82.0	72.0	82.4	95.6
France (F)	769.1	814.2	876.3	938.7	967.5	1 018.5	1 066.8	1 122.6	1 174.3
Allemagne (D) <sup>1</sup>	1 093.3	1 147.8	1 211.0	1 292.6	1 387.6	1 517.2	1 629.3	1 725.3	1 846.4
Grèce (G)	40.1	54.7	60.9	65.3	72.1	75.6	78.6	82.5	87.4
Irlande (IRL)	27.1	29.2	32.7	35.2	36.6	39.3	40.3	43.9	47.4
Italie (I)	657.5	709.4	789.5	860.0	929.8	940.3	842.0	855.7	831.4
Luxembourg (L)	5.3	5.8	6.5	7.1	9.7	10.8	12.0	13.8	14.9
Pays-Bas (NL)	188.4	195.7	207.4	222.6	234.0	246.7	266.2	281.9	302.4
Norvège (N)	78.6	83.1	89.7	90.9	95.2	97.6	99.1	103.6	112.1
Portugal (P)	36.2	40.6	46.9	52.9	61.3	71.1	64.0	71.3	74.5
Espagne (E)	253.6	291.5	345.4	386.3	426.4	444.0	408.7	400.8	428.1
Suède (S)	139.8	153.8	173.5	180.4	193.1	190.7	158.5	167.1	176.3
Suisse (CH)	149.8	158.0	162.9	180.1	188.3	188.4	202.2	220.3	235.9
Turquie (TR)	75.5	76.8	82.5	117.6	125.9	126.5	160.1	113.3	132.3
Royaume-Uni (UK)	600.9	709.5	766.3	772.0	821.2	811.9	808.8	860.5	844.8
<b>Total</b>	<b>4 502.4</b>	<b>4 885.2</b>	<b>5 303.6</b>	<b>5 684.3</b>	<b>6 043.8</b>	<b>6 282.8</b>	<b>6 360.4</b>	<b>6 628.4</b>	<b>6 920.3</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne comprennent ceux de la République démocratique allemande (1987 : 134 milliards d'ECU ; 1988 : 138.5 milliards d'ECU ; 1989 : 137.1 milliards d'ECU et 1990 : 113.5 milliards d'ECU).

Tableau 8.1b. **Produit intérieur brut. En milliards d'ECU aux prix courants.**  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	12.5	14.6	–
République tchèque (CZ)	27.1	30.4	36.8
Estonie (EST)	1.4	1.9	2.8
Hongrie (H)	32.9	34.8	–
Lettonie (LV)	1.9	3.1	3.4
Lituanie (LT)	2.2	3.6	4.6
Moldova (MD)	1.3	1.2	–
Pologne (PL)	73.5	78.1	91.2
Roumanie (RO)	22.5	25.3	–
République slovaque (SK)	10.3	11.6	13.3
Slovénie (SLO)	10.8	11.7	–
<b>Total</b>	<b>196.4</b>	<b>216.3</b>	<b>152.1</b>

Tableau 8.2a. **Formation brute de capital fixe. En milliards d'ECU aux prix courants.**  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	23.4	25.4	27.9	30.6	33.8	36.1	37.8	41.4	44.1
Belgique (B)	19.5	22.8	26.5	31.2	30.4	32.3	32.1	33.6	36.2
Danemark (DK)	17.1	16.6	17.3	17.7	17.3	17.1	17.3	17.9	20.7
Finlande (FIN)	17.3	22.1	28.8	28.7	22.0	15.1	10.6	12.0	14.5
France (F)	152.2	169.2	187.2	201.2	206.1	205.2	197.7	202.4	210.7
Allemagne (D) <sup>1</sup>	186.2	197.6	216.7	247.5	319.9	351.1	355.9	379.2	400.9
Grèce (G)	6.9	11.7	13.7	15.0	16.2	16.3	16.2	16.4	17.6
Irlande (IRL)	4.5	4.6	5.5	6.7	6.4	6.5	6.2	7.0	7.8
Italie (I)	129.6	142.6	159.7	174.8	184.3	180.6	142.7	142.4	143.7
Luxembourg (L)	1.3	1.6	1.8	1.9	2.3	2.2	2.6	2.5	2.7
Pays-Bas (NL)	29.9	30.1	30.7	32.4	33.7	36.5	38.9	40.1	42.5
Norvège (N)	22.0	23.6	23.0	19.7	19.6	19.4	20.2	21.4	23.3
Portugal (P)	7.7	9.5	10.9	12.4	14.4	17.1	15.9	17.0	18.3
Espagne (E)	52.9	66.0	83.3	94.7	101.7	97.5	81.1	80.3	88.4
Suède (S)	27.1	31.1	38.2	38.9	37.5	32.5	22.6	22.8	25.6
Suisse (CH)	37.9	42.2	44.7	48.7	48.0	43.2	43.6	48.5	50.3
Turquie (TR)	18.5	20.0	19.5	27.0	29.0	28.2	40.8	26.8	30.9
Royaume-Uni (UK)	106.7	137.8	156.6	150.7	139.4	126.9	120.9	128.0	127.6
<b>Total</b>	<b>860.7</b>	<b>974.5</b>	<b>1 092.0</b>	<b>1 179.8</b>	<b>1 262.0</b>	<b>1 263.8</b>	<b>1 203.1</b>	<b>1 239.7</b>	<b>1 305.8</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.2b. **Formation brute de capital fixe. En milliards d'ECU aux prix courants.**  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	–	–	–
République tchèque (CZ)	7.2	9.1	11.4
Estonie (EST)	0.3	0.5	0.7
Hongrie (H)	6.2	6.9	–
Lettonie (LV)	0.3	0.5	0.6
Moldova (MD)	–	–	–
Pologne (PL)	11.7	12.6	15.6
Roumanie (RO)	4.1	5.0	–
République slovaque (SK)	3.3	3.4	3.9
Slovénie (SLO)	2.0	2.4	–
<b>Total</b>	<b>35.1</b>	<b>40.4</b>	<b>32.2</b>

Tableau 8.3a. **Produit intérieur brut. En milliards d'ECU, aux prix et aux taux de change de 1995.**  
**Pays Membres de longue date, 1987-1995**

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	143.4	147.4	154.9	161.5	166.1	169.5	170.1	175.3	178.5
Belgique (B)	172.2	180.6	186.9	193.0	197.3	200.9	197.6	202.0	205.9
Danemark (DK)	116.0	117.4	118.0	119.7	121.3	121.6	123.5	128.7	132.1
Finlande (FIN)	89.4	93.8	99.1	99.2	92	88.9	87.8	91.7	95.6
France (F)	995.8	1 040.7	1 084.9	1 112.1	1 120.8	1 133.8	1 118.8	1 150.3	1 174.3
Allemagne (D) <sup>1</sup>	1 517.8	1 573.2	1 628.2	1 684.6	1 743.0	1 781.4	1 760.7	1 811.1	1 846.4
Grèce (G)	76.3	79.6	82.5	82.0	84.8	85.1	84.4	85.7	87.4
Irlande (IRL)	30.8	32.1	34.1	36.7	37.5	38.9	40.1	40.1	47.4
Italie (I)	720.2	748.1	769.7	786.3	795.3	799.8	790.6	807.7	831.4
Luxembourg (L)	10.9	11.6	12.3	13	13.1	13.4	13.9	14.4	14.9
Pays-Bas (NL)	245.9	252.4	264.2	275.1	281.3	287.1	288.0	295.6	302.4
Norvège (N)	90.4	91.1	92.0	93.8	96.6	99.9	102.6	108.2	112.1
Portugal (P)	54.8	57.1	59.8	62.3	63.6	66.3	71.4	73.1	74.5
Espagne (E)	350.9	368.7	386.4	400.9	410.0	412.8	407.9	416.5	428.1
Suède (S)	163.2	167.7	171.7	174.0	173.0	170.6	166.8	171.2	176.3
Suisse (CH)	211.8	218.3	227.9	236.3	234.5	234.2	233.1	234.1	235.9
Turquie (TR)	97.0	99.6	99.9	109.1	109.9	115.5	122.1	118.2	132.3
Royaume-Uni (UK)	740.3	777.4	794.4	797.5	781.9	777.7	793.9	824.3	844.8
<b>Total</b>	<b>5 827.1</b>	<b>6 056.8</b>	<b>6 266.9</b>	<b>6 436.8</b>	<b>6 522.2</b>	<b>6 597.4</b>	<b>6 573.3</b>	<b>6 748.2</b>	<b>6 920.3</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne comprennent en principe l'ensemble du pays.

Tableau 8.4. Valeur de l'ECU exprimée dans les différentes monnaies des pays Membres de la CEMT. Moyenne annuelle

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
A (ÖS)	15.6428	14.9643	14.571	14.5861	14.5695	14.4399	14.4309	14.2169	13.6238	13.5395	13.1824
B/L (BFR/LFR)	44.9137	43.7979	43.041	43.4285	43.3806	42.4257	42.2233	41.5932	40.4713	39.6565	38.5519
CH (SFR)	1.85572	1.76086	1.7178	1.72822	1.8001	1.76218	1.77245	1.81776	1.73019	1.62128	1.54574
CZ (CK)									33.579	34.170	34.058
DK (DKR)	8.01877	7.93565	7.88472	7.95152	8.04929	7.85652	7.90859	7.80925	7.59359	7.54328	7.32804
FIN (FMK)	4.69423	4.97974	5.06517	4.94362	4.72301	4.85496	5.00211	5.80703	6.69628	6.19077	5.70855
F (FF)	6.79503	6.79976	6.9291	7.03644	7.02387	6.91412	6.97332	6.84839	6.63368	6.58261	6.52506
D (DM)	2.22632	2.12819	2.07153	2.0744	2.07015	2.05209	2.05076	2.02031	1.93639	1.92452	1.87375
GR (DR)	105.739	137.425	156.268	167.576	178.84	201.412	225.216	247.026	268.568	288.026	302.989
H (FT)	41.0334	45.0329	54.184	59.6049	65.0712	80.4748	92.4339	102.22	107.49	124.78	162.65
HR (KUNAS)									4.189	7.1324	6.8409
IRL (IRL)	0.715167	0.733526	0.775448	0.775672	0.776818	0.767768	0.767809	0.760717	0.799952	0.793618	0.815525
LT (Lita)									5.0868	4.7319	5.2320
LV (LS)								0.9554	0.7904	0.6661	0.6906
I (LIT)	1 447.99	1 461.88	1 494.91	1 537.33	1 510.47	1 521.98	1 533.24	1 595.51	1 841.23	1 915.06	2 130.14
MD (LEI)									4.2624	5.0793	5.8808
NL (HFL)	2.51101	2.4009	2.33418	2.33479	2.33526	2.31212	2.31098	2.27482	2.17521	2.15827	2.09891
N (NKR)	6.51104	7.2775	7.76498	7.70054	7.60381	7.94851	8.01701	8.04177	8.30954	8.3742	8.28575
P (ESC)	130.252	147.088	162.616	170.059	173.413	181.109	178.614	174.714	188.37	196.896	196.105
PL (ZL)	0.01145	0.01673	0.03002	0.0509	0.1592	1.2055	1.308	1.7634	2.1192	2.6956	3.1347
RO (LEI)		15.8973	16.8052	16.8823	16.4403	28.5656	94.6557	399.7538	890.0197	1 968.7627	2 659.551
E (PTA)	129.135	137.456	142.165	137.601	130.406	129.411	128.469	132.526	149.124	158.918	163.000
SLO (SIT)							34.1636	105.0602	132.3372	152.4255	153.0821
S (SKR)	6.52133	6.99567	7.31001	7.24192	7.09939	7.52051	7.47926	7.53295	9.12151	9.16307	9.33192
TR (TRL)	391.3	650.08	998.683	1 683.832	2 661.04	3 329.06	5 153.29	8 930.95	12 879.3	35 535.3	59 912.1
UK (UKL)	0.588977	0.671543	0.704571	0.664434	0.673302	0.713851	0.701012	0.73765	0.779988	0.775902	0.828789
SK (Koruna)	13.2777	14.6641	15.8043	16.9804	16.5813	22.8581	36.5304	36.6843	36.0317	38.1182	38.8644
EST (Kroon)								15	15	15	15

Tableau 8.5a. Investissement brut total dans les infrastructures routières. En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	875	839	756	766	649	636	513	516	477
Belgique (B)	664	930	834	789	866	963	997	1 122	965
Danemark (DK)	345	330	301	232	214	238	272	310	335
Finlande (FIN)	836	829	817	912	945	898	835	815	722
France (F)	6 316	7 462	7 622	7 809	8 049	8 342	8 555	8 840	8 628
Allemagne (D) <sup>1</sup>	9 911	9 993	10 091	9 708	13 558	14 478	13 989	14 135	13 924
Grèce (G)	254	275	316	276	293	401	489	378	516
Irlande (IRL)	161	148	207	244	262	295	394	306	347
Italie (I)	4 951	5 682	5 806	6 752	6 946	6 984	6 006	5 181	3 713
Luxembourg (L)	87	88	91	87	141	166	164	146	
Pays-Bas (NL)	1 588	1 455	1 506	1 587	1 509	1 517	1 524	1 586	1 565
Norvège (N)	827	867	915	820	928	1 054	942	796	774
Portugal (P)	257	271	279	382	372	501	502	601	654
Espagne (E)	2 080	2 935	3 764	4 808	5 149	4 930	5 166	4 956	4 254
Suède (S)	450	509	637	687	617	703	1 023	1 014	1 071
Suisse (CH)	1 994	2 066	2 095	2 336	2 591	2 478	2 581	2 555	2 520
Turquie (TR)	365	435	822	1 555	2 091	1 838	1 661	880	676
Royaume-Uni(UK)	4 838	5 087	5 802	6 195	5 969	6 125	6 056	5 915	5 279
<b>Total</b>	<b>36 828</b>	<b>40 238</b>	<b>42 669</b>	<b>45 924</b>	<b>51 109</b>	<b>52 512</b>	<b>51 634</b>	<b>50 028</b>	<b>46 420</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.5b. Investissement brut total dans les infrastructures routières. En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	115.6	98.5	70.8
République tchèque (CZ)	170.9	223.0	263.0
Estonie (EST)	9.0	9.1	11.4
Hongrie (H)	230.6	260.7	132.6
Lettonie (LV)	2.9	2.1	3.3
Lituanie (LT)	24.8	20.0	12.6
Moldova (MD)	1.1	3.9	1.7
Pologne (PL)	381.4	441.9	645.6
Roumanie (RO)	63.2	98.9	125.4
République slovaque (SK)	60.9	43.7	86.5
Slovénie (SLO)	70.8	109.8	191.6
<b>Total</b>	<b>1 131.3</b>	<b>1 311.6</b>	<b>1 544.6</b>

Tableau 8.6a. Investissement brut total dans les infrastructures ferroviaires. En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	437	522	619	894	804	690	897	727	490
Belgique (B)	488	411	282	244	299	444	729	663	805
Danemark (DK)	287	266	246	385	337	407	417	324	277
Finlande (FIN)	125	124	125	141	140	219	202	247	270
France (F)	2 867	3 136	3 215	4 317	5 193	4 964	4 222	3 385	3 148
Allemagne (D) <sup>1</sup>	4 781	4 077	3 858	3 619	6 021	6 611	6 296	6 987	7 034
Grèce (G)	154	115	125	167	178	153	189	120	
Irlande (IRL)	16	15	16	17	14	20	33	36	36
Italie (I)	3 000	3 046	2 622	2 040	1 598	1 900	1 824	1 461	1 497
Luxembourg (L)	23	28	33	30	26	23	20	19	
Pays-Bas (NL)	263	294	350	390	499	537	639	723	627
Norvège (N)	112	136	119	78	101	152	186	201	222
Portugal (P)	90	129	138	173	183	223	212	262	362
Espagne (E)	883	974	1 027	1 394	1 744	1 441	1 152	1 146	987
Suède (S)	283	329	422	541	619	694	726	1 088	1 146
Suisse (CH)	816	884	899	979	1 036	971	1 112	1 104	1 051
Turquie (TR)	113	130	122	97	101	113	132	95	67
Royaume-Uni (UK)	1 536	1 772	2 243	2 677	2 694	2 883	2 323	2 468	2 401
<b>Total</b>	<b>16 275</b>	<b>16 389</b>	<b>16 460</b>	<b>18 182</b>	<b>21 587</b>	<b>22 447</b>	<b>21 312</b>	<b>21 056</b>	<b>20 419</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.6b. Investissement brut total dans les infrastructures ferroviaires. En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	7.9	11.6	9.2
République tchèque (CZ)	90.1	209.1	243.0
Estonie (EST)	6.2	5.1	3.8
Hongrie (H)	79.7	129.4	145.6
Lettonie (LV)	2.4	5.5	11.0
Lituanie (LT)	1.5	2.4	4.4
Moldova (MD)	2.6	5.7	2.6
Pologne (PL)	158.4	178.1	250.4
Roumanie (RO)	64.5	34.4	63.7
République slovaque (SK)	44.4	34.1	62.9
Slovénie (SLO)	22.7	45.6	54.3
<b>Total</b>	<b>480.5</b>	<b>660.9</b>	<b>850.9</b>

Tableau 8.7a. Investissement brut total dans les infrastructures de voies navigables.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	12	11	9	9	10	12	20	23	3
Belgique (B)	157	189	160	195	188	173	167	208	158
Danemark (DK)									
Finlande (FIN)	2	3	4	10	15	14	2	2	1
France (F)	74	74	74	98	98	98	123	123	123
Allemagne (D) <sup>1</sup>	653	607	597	570	628	571	650	619	646
Grèce (G)									
Irlande (IRL)									
Italie (I)	43	29	23	23	16	24	16	10	6
Luxembourg (L)									
Pays-Bas (NL)	109	117	127	131	149	141	147	141	144
Norvège (N)									
Portugal (P)	2		7						
Espagne (E)									
Suède (S)									
Suisse (CH)	0	0	0		1	3	2	14	3
Turquie (TR)									
Royaume-Uni(UK)									
<b>Total</b>	<b>1 051</b>	<b>1 029</b>	<b>999</b>	<b>1 037</b>	<b>1 106</b>	<b>1 037</b>	<b>1 126</b>	<b>1 140</b>	<b>1 084</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.7b. Investissement brut total dans les infrastructures de voies navigables.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	0.0	0.0	0.0
République tchèque (CZ)	1.6	1.6	1.4
Estonie (EST)			
Hongrie (H)	1.6	1.2	0.8
Lettonie (LV)			
Lituanie (LT)	0.2	0.3	0.7
Moldova (MD)	0.0	0.2	0.0
Pologne (PL)	8.4	7.6	9.7
Roumanie (RO)	1.9	2.7	4.3
République slovaque(SK)			
Slovénie (SLO)			
<b>Total</b>	<b>13.7</b>	<b>13.7</b>	<b>16.9</b>

Tableau 8.8a. Investissement brut total dans les infrastructures de transport terrestre.  
(Voies navigables, voies ferrées et routes). En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	1 323	1 372	1 384	1 668	1 462	1 338	1 429	1 266	970
Belgique (B)	1 309	1 530	1 276	1 228	1 353	1 580	1 893	1 993	1 928
Danemark (DK)	632	597	547	617	550	644	690	635	612
Finlande (FIN)	963	956	946	1 063	1 100	1 131	1 039	1 065	993
France (F)	9 256	10 672	10 911	12 224	13 340	13 404	12 900	12 348	11 899
Allemagne (D) <sup>1</sup>	15 345	14 678	14 545	13 897	20 208	21 660	20 935	21 741	21 604
Grèce (G)	408	390	441	443	471	555	678	498	516
Irlande (IRL)	177	163	222	261	276	315	427	342	383
Italie (I)	7 994	8 758	8 451	8 815	8 560	8 909	7 846	6 652	5 216
Luxembourg (L)	110	116	123	116	167	189	184	164	
Pays-Bas (NL)	1 961	1 866	1 982	2 108	2 158	2 195	2 310	2 450	2 335
Norvège (N)	968	1 040	1 042	878	990	1 171	1 092	975	996
Portugal (P)	349	399	425	555	555	723	714	863	1 016
Espagne (E)	2 964	3 908	4 791	6 201	6 893	6 371	6 319	6 101	5 241
Suède (S)	734	838	1 059	1 228	1 235	1 397	1 750	2 102	2 218
Suisse (CH)	2 810	2 950	2 993	3 315	3 628	3 453	3 696	3 672	3 573
Turquie (TR)	478	566	944	1 652	2 192	1 951	1 793	974	743
Royaume-Uni(UK)	6 374	6 859	8 045	8 873	8 663	9 008	8 378	8 382	7 679
<b>Total</b>	<b>54 155</b>	<b>57 657</b>	<b>60 128</b>	<b>65 143</b>	<b>73 802</b>	<b>75 996</b>	<b>74 072</b>	<b>72 224</b>	<b>67 922</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.8b. Investissement brut total dans les infrastructures de transport terrestre  
(Voies navigables, voies ferrées et routes). En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	123.5	110.1	79.9
République tchèque (CZ)	262.6	433.7	507.4
Estonie (EST)	15.2	14.2	15.2
Hongrie (H)	312.0	391.2	279.0
Lettonie (LV)	5.3	7.5	14.3
Lituanie (LT)	26.6	22.7	17.7
Moldova (MD)	3.7	9.9	4.3
Pologne (PL)	548.2	627.6	905.7
Roumanie (RO)	129.5	136.0	193.3
République slovaque (SK)	105.3	77.7	149.5
Slovénie (SLO)	93.5	155.4	245.9
<b>Total</b>	<b>1 625.5</b>	<b>1 986.2</b>	<b>2 412.4</b>

Tableau 8.9a. Investissement brut total dans les infrastructures portuaires maritimes.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)									
Belgique (B)	233	203	167	160	184	191	188	162	160
Danemark (DK)	76	92	107	104	97	104	88		
Finlande (FIN)	107	91	91	54	44	70	49	81	94
France (F)	182	259	259	337	363	285	311	337	337
Allemagne (D) <sup>1</sup>	297	326	408	430	501	521	510	438	528
Grèce (G)	14	21	17	12	12	18	25	8	19
Irlande (IRL)	4	3	4	4	16	12	18	30	37
Italie (I)	396	345	464	386	421	314	307	216	260
Luxembourg (L)									
Pays-Bas (NL)	81	66	106	135	86	107	119	200	348
Norvège (N)	47	46	50	45	53	57	59	56	54
Portugal (P)	20	19	13	48	88	52	27	54	26
Espagne (E)	238	287	311	547	452	394	394	376	398
Suède (S)	39	31	46	45	42	21	31	30	40
Suisse (CH)									
Turquie (TR)	68	37	19	22	22	15	12	12	12
Royaume-Uni (UK)	112	136	173	186	154	138	154	148	198
<b>Total</b>	<b>1 916</b>	<b>1 964</b>	<b>2 235</b>	<b>2 516</b>	<b>2 536</b>	<b>2 301</b>	<b>2 289</b>	<b>2 150</b>	<b>2 512</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.9b. Investissement brut total dans les infrastructures portuaires maritimes.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	12.6	2.2	1.3
République tchèque (CZ)			
Estonie (EST)	1.0	3.3	2.4
Hongrie (H)			
Lettonie (LV)	6.8	8.8	8.6
Lituanie (LT)	0.6	1.9	9.1
Moldova (MD)			
Pologne (PL)	37.2	40.4	30.0
Roumanie (RO)	13.8	10.8	6.0
République slovaque (SK)			
Slovénie (SLO)		0.2	
<b>Total</b>	<b>72.0</b>	<b>67.5</b>	<b>57.5</b>

Tableau 8.10a. Investissement brut total dans les infrastructures aéroportuaires.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date. 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)	68	49	71	106	124	133	130	100	
Belgique (B)	57	8	30	42	120	194	195	173	92
Danemark (DK)	57	74	71	54	69	44	39	119	102
Finlande (FIN)	17	18	22	36	47	64	51	37	52
France (F)	270	297	351	513	648	756	702	567	567
Allemagne (D) <sup>1</sup>	680	863	1 203	1 564	2 027	1 731	1 376	1 034	1 062
Grèce (G)	17	18	29	21	18	26	36	27	27
Irlande (IRL)	16	35	25	30	43	25	35		
Italie (I)	260	265	335	369	421	468	295	339	259
Luxembourg (L)	3	3	4	1	1	1	1	1	
Pays-Bas (NL)	131	161	140	163	214	218	174	155	159
Norvège (N)	79	95	105	86	82	79	93	123	241
Portugal (P)	35	41	49	47	42	22	16	25	35
Espagne (E)	171	175	233	321	232	180	159	326	496
Suède (S)	116	157	162	212	60	42	30	32	46
Suisse (CH)	85	82	41	80	84	67	80	92	133
Turquie (TR)	168	262	79	134	137	97	293	214	108
Royaume-Uni (UK)	432	471	574	825	618	556	631	786	699
<b>Total</b>	<b>2 664</b>	<b>3 075</b>	<b>3 525</b>	<b>4 604</b>	<b>4 988</b>	<b>4 703</b>	<b>4 337</b>	<b>4 150</b>	<b>4 079</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.10b. Investissement brut total dans les infrastructures aéroportuaires.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	13.4	5.7	0.3
République tchèque (CZ)	21.0	50.7	60.8
Estonie (EST)	2.1	4.6	1.6
Hongrie (H)	149.7	29.2	33.8
Lettonie (LV)	3.7	6.2	12.5
Lituanie (LT)	5.5	10.0	18.7
Moldova (MD)			
Pologne (PL)	44.4	32.4	27.8
Roumanie (RO)	7.3	8.2	29.2
République slovaque (SK)	4.9	6.2	4.2
Slovénie (SLO)		6.2	
<b>Total</b>	<b>252.1</b>	<b>159.4</b>	<b>188.8</b>

Tableau 8.11a. Investissement brut total dans les infrastructures de transport combiné.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)						0.1	0.8	1.4	2.3
Belgique (B)	1.6	0.3	0.1		0.0	1.8	0.8	2.8	1.2
Danemark (DK)									
Finlande (FIN)									
France (F)	2.0	1.3	0.9	1.2	7.3	4.8	9.9	9.6	24.6
Allemagne (D) <sup>1</sup>									
Grèce (G)									
Irlande (IRL)									
Italie (I)									
Luxembourg (L)									
Pays-Bas (NL)									
Norvège (N)									
Portugal (P)	3.1	3.4	3.4	1.3	9.5	11.4	27.7	18.9	11.8
Espagne (E)									
Suède (S)						0.6	0.6	4.1	6.4
Suisse (CH)	3.2	1.8	6.3	8.8	6.3	8.1	4.8	0.0	9.4
Turquie (TR)									
Royaume-Uni (UK)									
<b>Total</b>	<b>9.9</b>	<b>6.8</b>	<b>10.6</b>	<b>11.2</b>	<b>23.2</b>	<b>26.8</b>	<b>44.5</b>	<b>36.9</b>	<b>55.7</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.11b. Investissement brut total dans les infrastructures de transport combiné.  
En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)			
République tchèque (CZ)			
Estonie (EST)			
Hongrie (H)	6.47	6.25	4.30
Lettonie (LV)			
Lituanie (LT)	0.01	0.03	0.31
Moldova (MD)			
Pologne (PL)			
Roumanie (RO)			
République slovaque (SK)	0.28	4.38	6.36
Slovénie (SLO)			
<b>Total</b>	<b>6.76</b>	<b>10.65</b>	<b>10.97</b>

Tableau 8.12a. Investissement brut total dans les conduites. En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Pays Membres de longue date, 1987-1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Autriche (A)									
Belgique (B)	0.01	0.0	2.3	3.4	1.9	0.1	0.0	0.4	0.1
Danemark (DK)									
Finlande (FIN)									
France (F)									
Allemagne (D) <sup>1</sup>	96.6	113.1	108.9	119.0	148.4	149.4	173.4	172.4	170.8
Grèce (G)									
Irlande (IRL)									
Italie (I)									
Luxembourg (L)									
Pays-Bas (NL)									
Norvège (N)	99.4	47.4	62.4	368.8	671.9	589.6	834.7	1 058.7	734.5
Portugal (P)									
Espagne (E)			60.7	60.5	55.7	52.8	28.8	15.7	7.9
Suède (S)									
Suisse (CH)	1.0	0.7	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0
Turquie (TR)	456.3	167.1	88.9	115.2	117.6	58.8	67.6	49.4	36.4
Royaume-Uni (UK)									
<b>Total</b>	<b>653.3</b>	<b>328.5</b>	<b>323.2</b>	<b>667.6</b>	<b>995.4</b>	<b>850.6</b>	<b>1 104.6</b>	<b>1 297.2</b>	<b>949.6</b>

1. Pour les années 1987-1990, les chiffres concernant l'Allemagne ne comprennent que ceux de la RFA.

Tableau 8.12b. Investissement brut total dans les conduites. En millions d'ECU aux prix de 1995.  
Nouveaux pays Membres, 1993-1995

	1993	1994	1995
Croatie (HR)	17.1	18.9	2.1
République tchèque (CZ)	20.1	158.7	160.2
Hongrie (H)	0.1	3.2	0.9
Pologne (PL)	25.5	46.4	51.4
<b>Total</b>	<b>62.9</b>	<b>227.1</b>	<b>214.6</b>

Tableau 8.13. Longueur du réseau routier au 31 décembre

Routes ouvertes au public – Routes principales

Kilomètres	1975	1980	1985	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Kilomètres
A	10 128	9 419	9 900	10 163	10 176	10 134	10 209	10 248	10 207	10 243	A
B <sup>8</sup>	10 832	11 757	12 443	12 836	12 885	13 115	12 718	12 737	12 750	12 583*	B <sup>8</sup>
BG <sup>5</sup>	36 060	36 339	36 238	31 388	31 316	31 100	31 102	29 752	29 750	30 066	BG <sup>5</sup>
CH	17 563	18 620	18 407	18 326	18 278	18 275	18 297	18 318	18 326	18 326	CH
CS	–	–	–	9 659	9 588	9 588	9 568	–	–	–	CS
CZ	–	–	–	–	–	–	–	55 568	55 530	55 086	CZ
D <sup>2, 6</sup>	162 936	164 854	164 890	165 039	215 607	215 327	215 792	216 120	217 461	217 670	D <sup>2, 6</sup>
DK	4 272	4 199	4 087	3 958	3 968	3 908	3 908	3 841	3 815	3 730*	DK
E	78 993	79 234	87 950	88 175	87 099	92 243	86 259	86 488	88 733*	88 311*	E
EST	–	–	–	–	–	1 498	1 455	14 536	14 492	14 992	EST
F <sup>1</sup>	31 199	28 515	5 885	28 192	28 274	28 360	28 243	28 212	26 684	28 560*	F <sup>1</sup>
FIN	10 021	10 916	11 006	11 279	11 265	11 247	11 181	11 256	12 374	12 366*	FIN
GR	8 630	8 900	8 700	9 600	9 315	9 406	9 406	9 326	9 326	9 120*	GR
H	1 893	1 926	1 938	1 893	1 988	1 997	2 035	2 028	2 042	2 055*	H
HR	2 701	4 561	4 729	4 903	4 838	4 729	4 740	4 740	4 740	4 740	HR
I	44 235	44 203	44 539	45 005	44 742	45 076	44 888	44 757	46 100*	46 500*	I
IRL	15 848	15 981	15 821	15 821	15 821	15 821	15 158	15 137	15 118	15 860*	IRL
L	2 849	2 871	2 885	2 769	2 775	2 697	2 792	2 797	2 818	2 697*	L
LT	2 615 <sup>4</sup>	2 577 <sup>4</sup>	2 295 <sup>4</sup>	2 295 <sup>4</sup>	2 295 <sup>4</sup>	1 926	20 627	20 717	20 725	20 727	LT
LV <sup>7</sup>	24 233	24 300	20 461	20 557	20 595	20 584	20 552	20 538	20 446	20 402	LV <sup>7</sup>
MD	–	–	–	–	–	–	4 282	2 699	2 700	3 171	MD
N	24 740	25 015	25 287	25 768	25 832	25 828	25 981	26 406	26 463	26 452	N
NL	9 713	9 580	9 519	7 170	7 082	7 033	7 047	6 818	6 599	6 400*	NL
P	18 614	18 817	18 815	9 072	9 196	9 189	9 190	9 069	9 091	9 055*	P
PL <sup>3</sup>	68 147	68 179	68 339	45 474	45 537	45 573	45 585	45 595	45 612	45 431	PL <sup>3</sup>
RO	–	–	–	–	–	4 796	14 683	14 683	14 683	14 683	RO
S	12 533	12 748	13 841	13 631	13 612	13 641	13 619	13 526*	13 512*	14 645	S
SK	–	–	–	–	–	–	3 077	3 076	3 077	3 074	SK
SLO	5 775	4 787	4 776	4 743	4 752	4 748	4 750	4 751	4 752	4 752	SLO
TR	33 762	31 976	30 997	31 048	31 149	31 261	31 343	31 424	31 389	31 422	TR
UK	48 775	48 796	49 024	49 956	50 035	50 197	50 147	50 142	50 166	51 400*	UK

\* Donnée fournie par le Secrétariat.

1. Routes de l'État sauf autoroutes.
2. Routes fédérales (à l'exclusion du système autoroutier fédéral), routes des Länder et Kreise (comtés).
3. 1965-1985 : routes de l'État ; à partir de 1986 : routes nationales.
4. Routes principales y compris les autoroutes.
5. Y compris les routes urbaines jusqu'en 1989.
6. République Fédérale Allemande depuis le 3 Octobre 1990, incluant les nouveaux «Länder».
7. Routes publiques.
8. Routes régionales depuis 1989, y compris voies d'accès, parking...

Tableau 8.14. Longueur du réseau de chemin de fer

Longueur des lignes exploitées au 31 décembre

Kilomètres	1970	1975	1980	1985	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Kilomètres
A	5 907	5 854	5 843	5 766	5 641	5 624	5 623	5 605	5 600	5 636	5 672	A
B	4 165	3 998	3 971	3 667	3 513	3 479	3 466	3 432	3 410	3 396	3 368*	B
BG	4 196	4 290	4 267	4 294	4 300	4 299	4 299	4 294	4 294	4 291	4 293	BG
CH	2 926	2 933	2 943	2 969	2 973	2 973	2 982	2 985	2 983	2 983	2 987	CH
CS	13 315	13 241	13 131	13 130	13 106	13 111	13 115	13 100	—	—	—	CS
CZ	—	—	—	—	—	—	—	—	9 441	9 413	9 430	CZ
D <sup>3</sup>	29 555	28 824	28 497	27 634	27 045	26 943	41 113	40 815	40 397	41 401	41 718*	D <sup>3</sup>
DK	2 890	2 933	2 944	2 471	2 344	2 344	2 344	2 344	2 349	2 349	2 349*	DK
E	16 507	15 839	15 345	14 602	14 612	14 502	14 514	13 041	12 601	12 646*	12 280*	E
EST	—	—	—	—	—	—	—	1 018	1 024	1 024	1 021	EST
F	36 532	34 787	34 362	34 676	34 322	34 070	33 446	33 555	32 579	32 275	31 939*	F
FIN	5 841	5 957	6 096	5 900	5 884	5 867	5 874	5 874	5 885	5 880	5 859	FIN
GR	2 602	2 476	2 479	2 479	2 479	2 484	2 484	2 484	2 497	2 474	2 474	GR
H	9 517	8 740	7 826	7 406	7 772	7 772	7 766	7 707	7 709	7 715	7 632	H
HR	2 410	2 407	2 421	2 437	2 444	2 429	2 698	2 699	2 699	2 699	2 726	HR
I	16 073	16 077	16 138	16 183	16 030	16 066	16 066	15 951	15 939*	16 002*	16 003*	I
IRL	2 188	2 006	1 989	1 944	1 944	1 944	1 944	1 944	1 947	1 947	1 954*	IRL
L	271	275	270	270	272	271	271	275	275	275	275*	L
LT	2 015	2 004	2 008	2 014	2 005	2 007	2 007	2 002	2 002	2 002	2 002	LT
LV	2 606	2 429	2 384	2 384	2 397	2 397	2 397	2 406	2 413	2 413	2 413	LV
MD	—	—	—	—	—	—	—	1 136	1 141	1 137	1 300*	MD
N	4 240	4 241	4 242	4 242	4 044	4 044	4 027	4 027	4 023	4 023	4 023	N
NL	3 148	2 790	2 760	2 776	2 810	2 780	2 780	2 791	2 793	2 795	2 739*	NL
P	3 591	3 592	3 588	3 614	3 126	3 128	3 117	3 054	3 062	3 070	2 850*	P
PL	23 310	23 776	24 358	24 361	24 287	23 993	23 852	25 254	24 926	24 313	23 986	PL
RO	—	—	—	—	—	—	11 365	11 290	11 191	11 287	11 376	RO
S	12 203	12 065	12 006	11 745	11 501	11 211	11 045	9 846	9 746	9 661	9 782	S
SK	—	—	—	—	—	—	—	3 661	3 661	3 661	3 665	SK
SLO	1 226	1 227	1 229	1 228	1 366	1 366	1 201	1 201	1 201	1 201	1 201	SLO
TR	7 985	10 001	10 144	10 292	10 382	10 389	10 393	10 413	10 413	10 386	10 466	TR
UK <sup>1, 2</sup>	18 989	18 456	17 983	17 090	16 926	16 922	16 909	16 843	16 854	16 866	16 564*	UK <sup>1, 2</sup>

\* Donnée fournie par le Secrétariat.

1. Grande-Bretagne : 1965-1975 ; Royaume-Uni : à partir de 1980.

2. Données au 31 mars.

3. Jusqu'à 1990 Deutsche Bundesbahn ; à partir de 1991 comprend Deutsche Reichsbahn ; à partir de 1994 Deutsche Bahn AG.

## **CARTES**

Les cartes présentées ci-après constituent une illustration des caractéristiques fondamentales des systèmes de transport des pays membres de la CEMT.

Les données utilisées sont celles fournies par les pays Membres de la CEMT lors de l'enquête qui a servi de support à cette publication.

Des systèmes d'information géographique (GIS) ont été utilisés pour l'analyse des caractéristiques des systèmes de transport et l'élaboration des cartes.

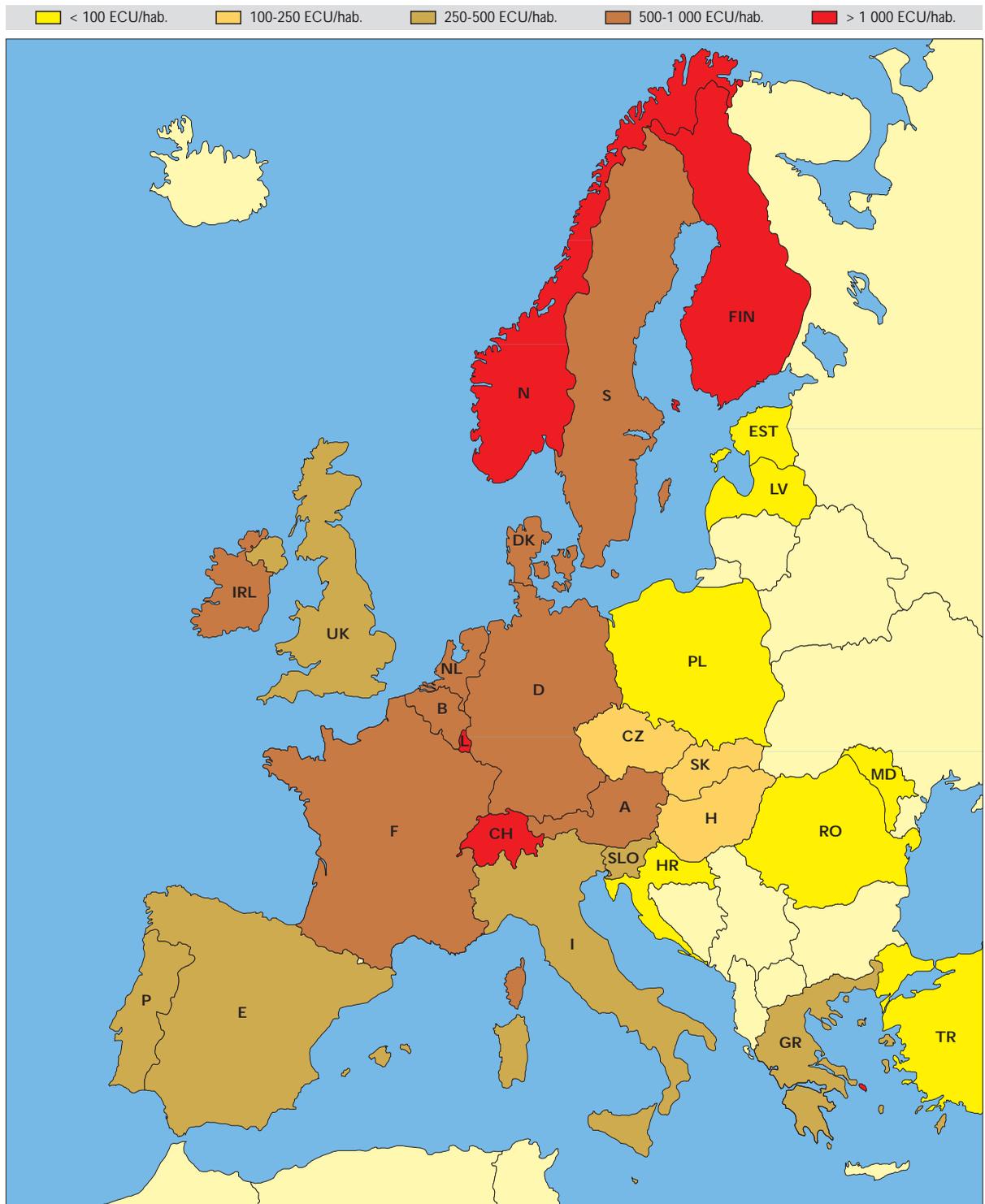
Le traitement des données a été réalisé par le Professeur Yannis Maniatis, Secrétaire d'État du Ministère des Transports et Communications de la Grèce et par Madame Maria Simeonidou de l'Université Aristotélicienne de Thessalonique.

◆ Figure 1. *Population des pays Membres de la CEMT*



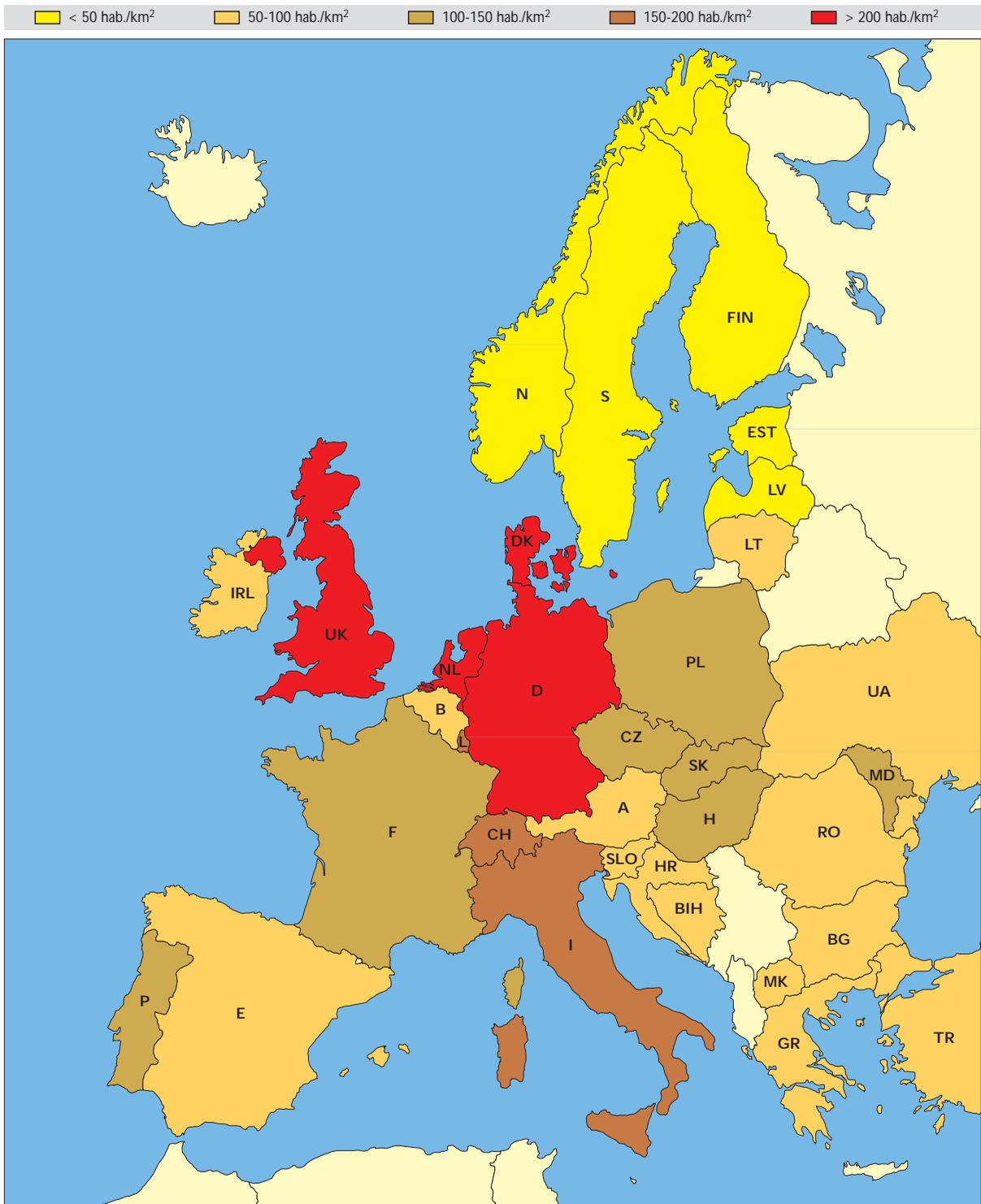
Source : CEMT « Investment in Transport Infrastructure in the ECMT Member Countries », W.D. n° 1, 18.02.98.

◆ Figure 2. *Investissements dans les infrastructures de transport par habitant*



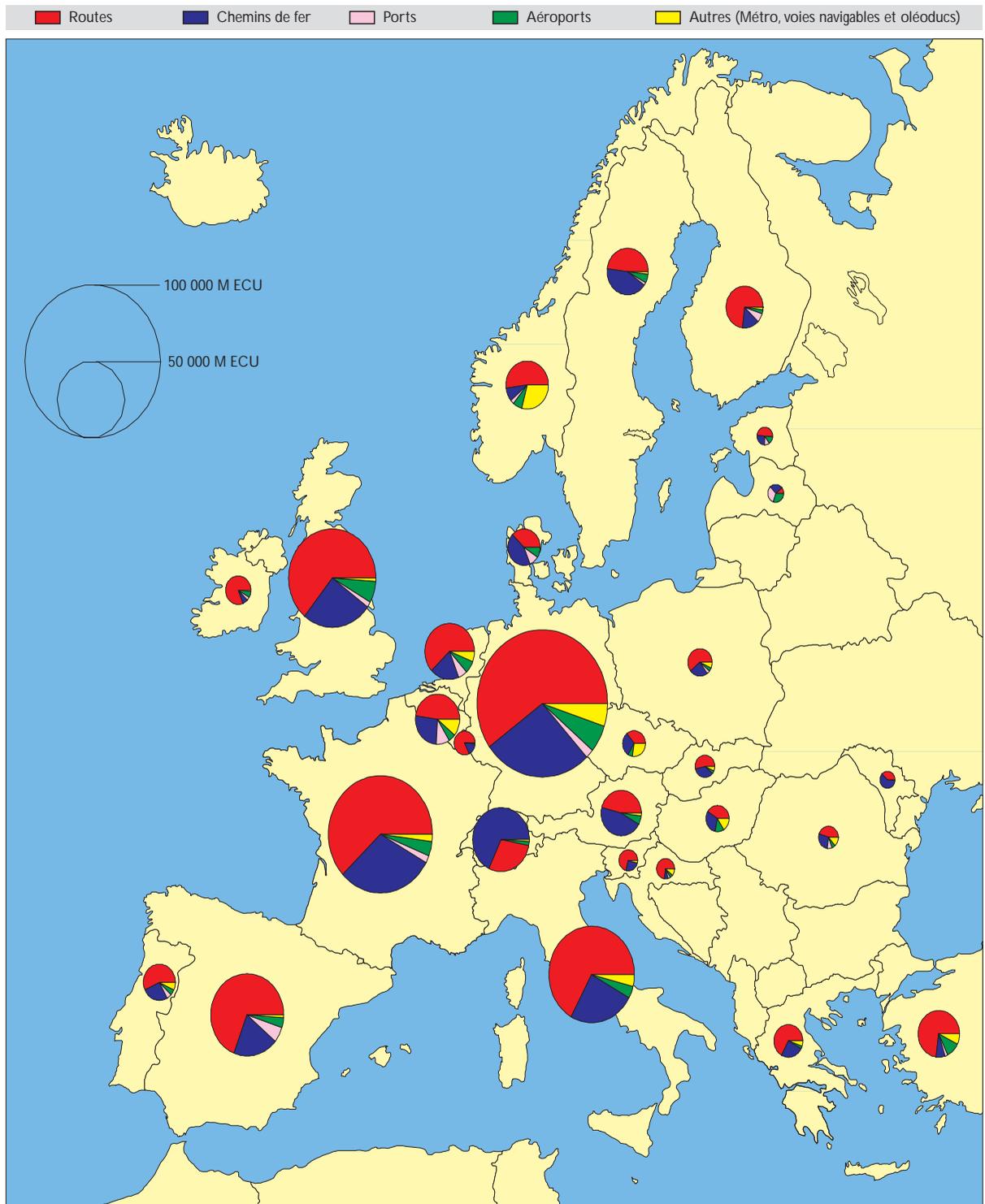
Source : CEMT « Investment in Transport Infrastructure in the ECMT Member Countries », W.D. n° 1, 18.02.98.

◆ Figure 3. *Densité de la population*



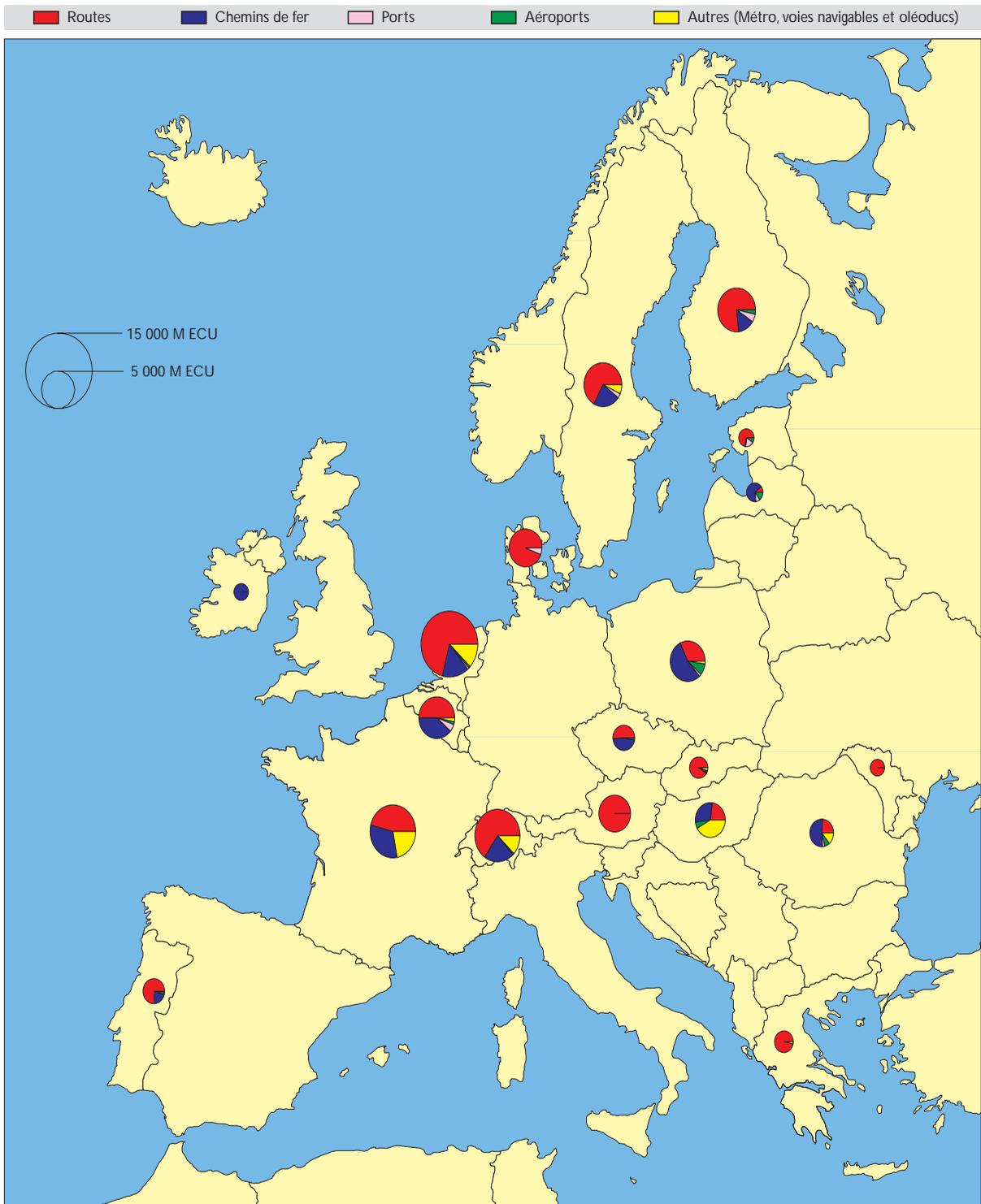
Source : CEMT « Investment in Transport Infrastructure in the ECMT Member Countries », W.D. n° 1, 18.02.98.

◆ Figure 4. **Investissements en infrastructures de transport**  
(1991-1995, en millions d'ECU)



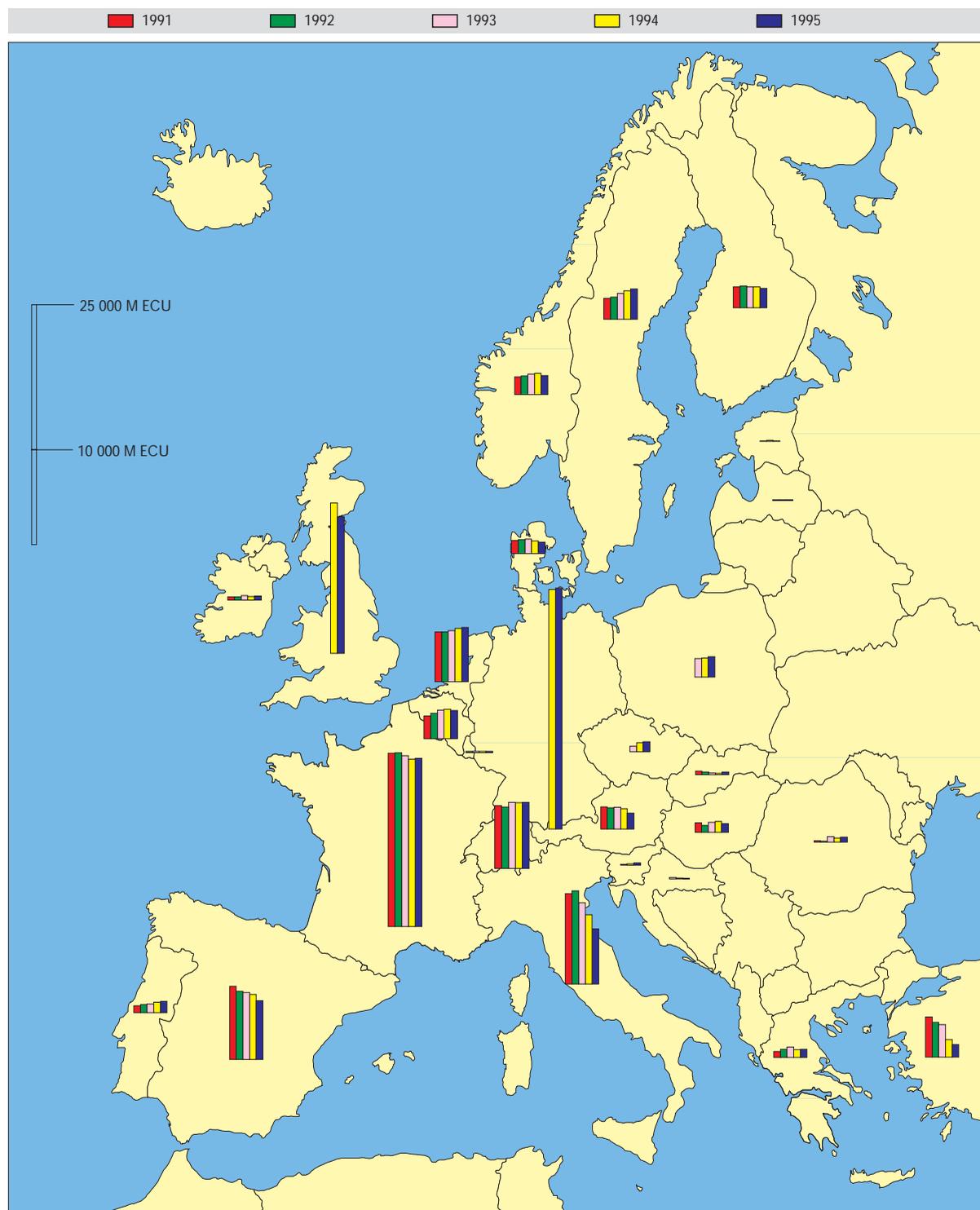
Source : CEMT « Investment in Transport Infrastructure in the ECMT Member Countries », W.D. n° 1, 18.02.98.

◆ Figure 5. **Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**  
(1991-1995, en millions d'ECU)



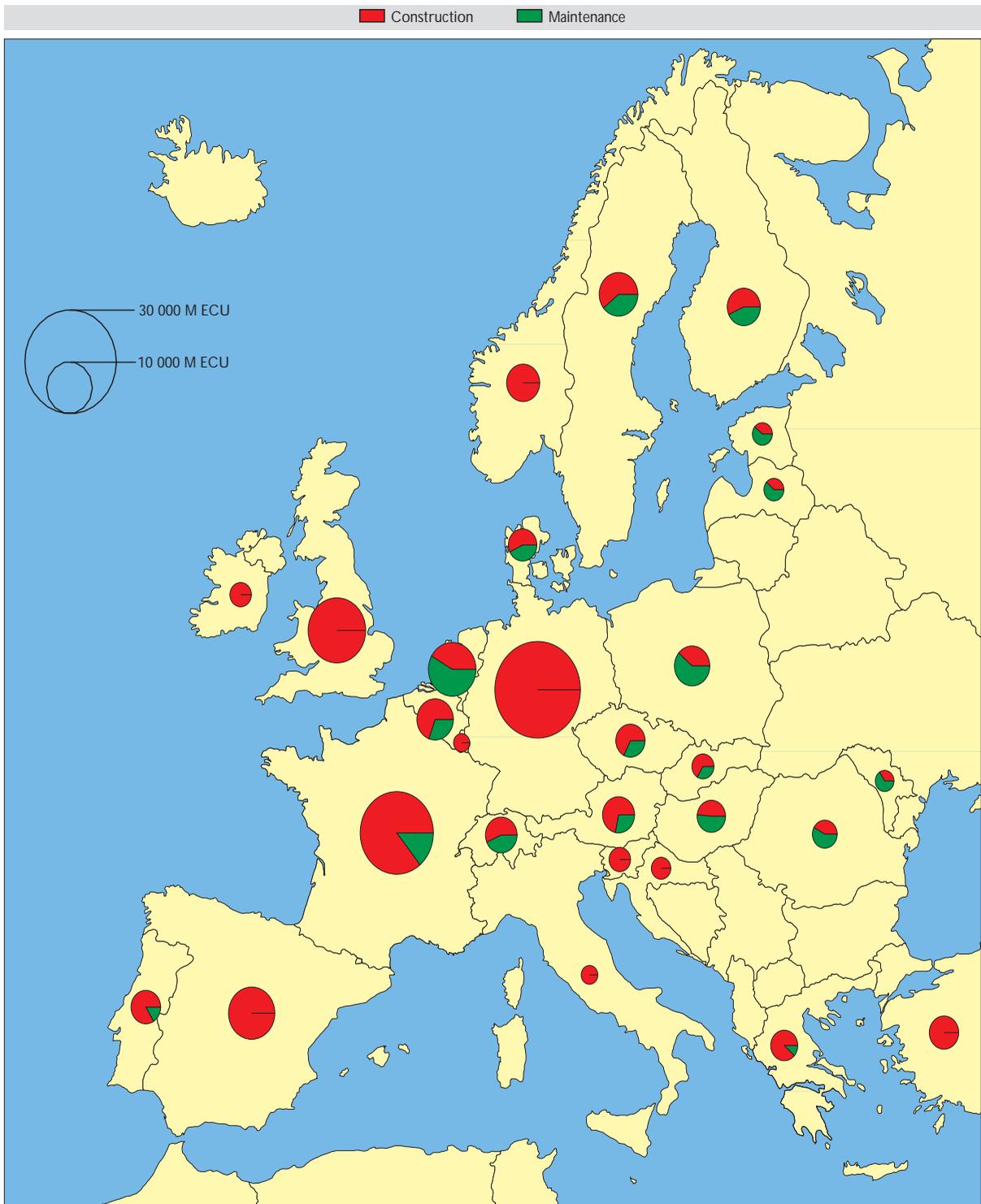
Source : CEMT « Investment in Transport Infrastructure in the ECMT Member Countries », W.D. n° 1, 18.02.98.

◆ Figure 6. *Évolution des investissements et des dépenses d'entretien pour les infrastructures de transport (1991-1995, en millions d'ECU)*



Source : CEMT « Investment in Transport Infrastructure in the ECMT Member Countries », W.D. n° 1, 18.02.98.

◆ Figure 7. *Investissements dans la construction et dépenses d'entretien des infrastructures de transport*  
(1991-1995, en millions d'ECU)



Source : CEMT « Investment in Transport Infrastructure in the ECMT Member Countries », W.D. n° 1, 18.02.98.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16  
IMPRIMÉ EN FRANCE  
(75 1999 02 2 P) ISBN 92-821-2242-5 – n° 50444 1999

LES INVESTISSEMENTS  
EN INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORT  
1985-1995

*Volume 2*



## CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République Yougoslave de Macédoine (E.R.Y.M.), Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:

INVESTMENT IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE – 1985-1995

Volume 2

*Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :*

***<http://www.oecd.org/cem/>***

© CEMT 1999

*Les publications de la CEMT sont diffusées par  
le Service des Publications de l'OCDE,*

2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

## REMERCIEMENTS

Ce document a été rédigé initialement par Dag Bjørnland, Président de groupe ad hoc sur les investissements dans le secteur des transports, et Ingrid Weseth (IDeforum). Il a été revu et approuvé par le groupe ad hoc.

La CEMT remercie la société Sund & Baelte Holding A/S pour avoir fourni la photographie de la liaison fixe à travers le Grand Belt (*Great Belt Fixed Link*) reproduite en couverture, et autorisé son utilisation. Elle remercie également le Professeur Yannis Maniatis et Madame Maria Simeonidou qui ont élaboré les cartes figurant dans cette publication.

Pour chaque pays, seuls sont reproduits les tableaux pour lesquels des données ont pu être collectées.



## TABLE DES MATIÈRES

### *Chapitre 9*

1. Allemagne.....	9
2. Autriche .....	15
3. Belgique.....	23
4. Bosnie-Herzégovine .....	34
5. Bulgarie.....	35
6. Croatie.....	36
7. Danemark.....	39
8. E.R.Y.M.....	46
9. Espagne.....	47
10. Estonie .....	52
11. Finlande .....	59
12. France.....	68
13. Grèce.....	75
14. Hongrie .....	81
15. Irlande .....	93
16. Italie .....	102
17. Lettonie .....	105
18. Lituanie .....	115
19. Luxembourg.....	125
20. Moldova.....	128
21. Norvège.....	136
22. Pays-bas .....	141
23. Pologne .....	151
24. Portugal.....	161
25. République Slovaque .....	172
26. République Tchèque .....	181
27. Roumanie.....	191
28. Royaume-Uni.....	202
29. Slovénie .....	205
30. Suède.....	210
31. Suisse .....	222
32. Turquie.....	233
33. Ukraine.....	239

## **Chapitre 10**

Allemagne .....	243
Autriche .....	247
Belgique .....	252
Croatie .....	260
Danemark .....	262
Espagne .....	267
Estonie .....	271
Finlande .....	275
France .....	281
Grèce .....	287
Hongrie .....	292
Irlande .....	300
Italie .....	305
Lettonie .....	307
Lituanie .....	313
Luxembourg .....	321
Moldova .....	323
Norvège .....	329
Pays-bas .....	332
Pologne .....	338
Portugal .....	345
République Slovaque .....	353
République Tchèque .....	361
Roumanie .....	368
Royaume-Uni .....	374
Slovénie .....	376
Suède .....	380
Suisse .....	388
Turquie .....	396

## ***CHAPITRE 9***

### **TABLEAUX ET RAPPORTS PAR PAYS MONNAIES NATIONALES**



## **1. ALLEMAGNE**

### **1.1 Concepts et définitions statistiques**

L'Allemagne, avec une population de 81.7 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 21 167 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 234 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de Deutsche Marks et des tableaux où figurent des données en prix constants et prix courants ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports.

Les indices des prix utilisés pour l'investissement varient quelque peu selon les modes de transport.

### **1.2 La politique et les infrastructures de transport**

Les principaux événements à l'origine des changements apportés à la politique d'investissement dans les transports de la République fédérale d'Allemagne pendant la période considérée dans le rapport (1985-1995) sont la réunification de l'Allemagne le 3 octobre 1990, l'ouverture des frontières avec les pays d'Europe centrale et orientale, le Traité sur l'UE de Maastricht avec le nouveau Titre XII "Réseaux transeuropéens" et l'élargissement de l'Union européenne à la Suède, la Finlande et l'Autriche.

Ces faits nouveaux et leurs conséquences pour les politiques économique, sociale, financière et environnementale ont radicalement modifié les paramètres de la politique des transports.

Le Plan fédéral des infrastructures de transport de 1992 (BVWP '92), le premier à couvrir l'intégralité du territoire de l'Allemagne, énonce une stratégie d'investissement à long terme -- à l'horizon 2012 -- pour les infrastructures de transport relevant de la compétence du gouvernement fédéral, qui implique un volume total d'investissement de quelque 450 milliards de DM.

Avec une part des investissements de 54 pour cent, les transports par chemin de fer et voies navigables, qui sont des modes respectueux de l'environnement, sont prioritaires dans le cadre de la politique d'investissement. En raison de la qualité médiocre des infrastructures en place dans les nouveaux Länder, la demande encore insatisfaite d'investissement pour l'entretien y est très forte. Les mesures visant la construction et l'amélioration des infrastructures sont principalement prévues dans les 17 projets "Unité allemande" relatifs aux transports, elles réclament un volume total d'investissement de quelque 70 milliards de DM et permettront de créer à bref délai des liaisons efficaces entre les deux parties de l'Allemagne qui ont été séparées pendant plus de 40 ans. Dans l'ensemble, pour rattraper le retard dans les nouveaux Länder, on répond à la demande en y consacrant une part exceptionnellement importante de l'investissement total, à savoir 40 pour cent, d'ici à 2012.

Dans la période comprise entre 1990 et 1997, on a procédé à la construction, à la réparation et à l'amélioration de 5 300 km de voies de chemin de fer et de 11 500 km de grands axes routiers fédéraux dans les nouveaux Länder, financées sur le budget fédéral à hauteur de 76 milliards de DM.

L'augmentation rapide de la *formation brute de capital fixe* dont la part fédérale se montait à environ 13 milliards de DM avant 1990, contre plus de 20 milliards de DM depuis 1991, s'explique surtout par la collecte de statistiques : avant la réunification, seules étaient recueillies des données sur les anciens Länder et, depuis 1991, les statistiques recouvrent aussi le territoire élargi de la République fédérale. Ceci est valable également pour les données sur la *valeur en capital fixe* des infrastructures de transport de la Fédération, des Länder et des collectivités locales.

Malgré les efforts nécessaires pour consolider le budget fédéral, l'Allemagne continuera de consacrer des investissements considérables, se montant à environ 22 milliards de DM chaque année, au développement de l'infrastructure de transport.

La *réforme structurelle des chemins de fer* revêt aussi une importance primordiale dans la politique des transports, compte tenu de la constitution en société par actions de la Deutsche Bahn AG le 5 janvier 1994 et de la régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs à l'échelon local et régional depuis le 1er janvier 1996. Cette réforme a abouti à une séparation nette entre les activités commerciales et celles du secteur public. De ce fait, la Deutsche Bahn AG est chargée de la construction et de l'exploitation du réseau ferré dont elle est responsable, conformément au Plan BVWP '92 et dans la mesure où les projets améliorent les résultats d'exploitation de l'entreprise. Les responsabilités de la République Fédérale à l'égard des infrastructures de transport se traduisent par des financements du budget fédéral pour des investissements dans de nouvelles infrastructures, pour le développement et le renouvellement du réseau fédéral.

La régionalisation du transport régional et local de voyageurs par rail a entraîné le transfert des responsabilités financières et fonctionnelles correspondantes aux Länder, qui reçoivent des crédits considérables du gouvernement fédéral à cet effet. L'objectif visé est de parvenir à une organisation plus efficiente et rentable des services ferroviaires de transport de voyageurs à l'échelon local et régional.

## PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	14 440	2 308	5 400	1 440	920	150	430	1 000
1988	14 760	2 347	4 610	1 340	870	180	480	1 270
1989	15 260	2 369	4 170	1 640	880	180	620	1 810
1990	15 580	2 505	4 210	1 560	870	200	700	2 490
1991	23 180	3 194	8 210	1 965	1 050	260	850	3 410
1992	26 040	3 928	9 140	2 845	1 000	270	930	3 090
1993	25 780	4 103	9 480	2 310	1 190	320	940	2 560
1994	26 220	4 019	10 980	2 060	1 150	320	820	1 960
1995	26 090	4 406	11 100	2 080	1 210	320	990	1 990

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes fédérales. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
	1987	18 570						
1988	18 724	2 977	5 933	1 707	1 138	212	611	1 617
1989	18 908	2 935	5 198	2 030	1 118	204	765	2 255
1990	18 191	2 925	4 952	1 829	1 068	223	805	2 930
1991	25 405	3 501	9 109	2 173	1 177	278	939	3 799
1992	27 129	4 092	9 403	2 985	1 069	280	976	3 243
1993	26 211	4 172	9 447	2 351	1 218	325	955	2 579
1994	26 485	4 060	11 022	2 070	1 160	323	821	1 938
1995	26 090	4 406	11 100	2 080	1 210	320	990	1 990

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes fédérales. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	536 877		166 750	40 456	42 138	5 140	22 090	13 615
1988	554 070		171 230	42 216	43 350	5 231	22 621	14 270
1989	577 079		177 241	44 764	45 150	5 373	23 614	15 770
1990	621 794		188 065	48 470	47 224	5 438	25 617	18 553
1991	744 419		239 202	54 895	63 271	7 764	28 785	22 814
1992	799 263		260 750	60 173	66 736	7 861	30 747	26 584
1993	834 121		272 051	63 769	70 192	7 929	32 174	29 494
1994	854 541		274 192	66 058	71 685	7 878	32 916	31 224
1995	877 392		279 414	67 858	72 760	7 852	33 392	32 037

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	690 445		218 973	52 472	56 037	6 198	28 608	17 355
1988	702 868		220 363	53 789	56 715	6 158	28 795	18 166
1989	715 033		220 946	55 416	57 363	6 101	29 121	19 648
1990	726 007		221 209	56 828	57 949	6 053	29 477	21 834
1991	815 874		265 408	60 703	70 953	8 309	31 805	25 420
1992	832 688		268 267	63 124	71 320	8 164	32 256	27 905
1993	848 052		271 097	64 899	71 835	8 062	32 676	29 717
1994	863 163		275 249	66 380	72 279	7 957	32 954	30 867
1995	877 392		279 414	67 858	72 760	7 852	33 392	32 037

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## 2. AUTRICHE

### 2.1 Concepts et définitions statistiques

L'Autriche, avec une population de 8.1 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 20 868 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 98 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux 1, 2, 5, 7 et 8 sont exprimés en millions de schillings autrichiens et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère fédéral de la science et des transports.

L'indice des prix est à peu près le même pour tous les modes de transport. Initialement, les données avaient été rendues publiques aux prix de 1994. On a tablé, pour 1995, sur une hausse des prix de 2.3 pour cent par rapport à 1994, équivalente à celle des prix à la consommation. L'indice implicite des prix a augmenté de 34 pour cent entre 1985 et 1995. Le déflateur du produit intérieur brut s'est accru de 36 pour cent au cours de la même période.

Les données sur les investissements dans les autoroutes tiennent compte des dépenses d'entretien.

### 2.2 La politique et les infrastructures de transport

La politique autrichienne des transports a pour objectif de trouver des solutions en réponse aux souhaits des citoyens concernant la qualité de vie, un environnement salubre, le bien-être matériel et la mobilité. Il faut souvent faire appel à des solutions de compromis entre des intérêts divergents. Le choix d'une approche multimodale conjuguant les atouts des différents modes de transport s'impose pour aboutir à des solutions satisfaisantes.

La politique en matière d'infrastructures de transport -- volet très important de la politique des transports -- doit également reposer sur une approche multimodale de cette nature. Le *Plan fédéral autrichien des infrastructures de transport* en cours d'élaboration transposera cette approche intégrée et multimodale dans la planification des infrastructures.

Le Plan fédéral autrichien des infrastructures de transport mis au point au sein du Ministère fédéral autrichien de la science et des transports s'articule en trois strates décrites ci-après, qui vont du niveau stratégique au niveau opérationnel :

#### ***Elaboration de scénarios fondé sur la politique des transports***

Des scénarios concernant l'action des pouvoirs publics, établis à partir du Plan national de protection de l'environnement (NUP) et du Livre vert de la Commission européenne intitulé ***Vers une tarification équitable et efficace dans les transports***, seront utilisés pour calculer les prévisions fondamentales du trafic. On analysera attentivement les effets des différents scénarios sur la demande de transport, les émissions et les courants de circulation dans les réseaux. Les résultats obtenus seront ensuite comparés à des objectifs déclarés, par exemple visant à réduire les émissions comme le prévoit celui de Toronto pour les gaz à effet de serre. En conséquence, à ce premier niveau, on étudiera l'impact sur l'environnement des différentes politiques de transports.

## ***Elaboration d'un "Plan directeur" pour les infrastructures de transport primordiales en Autriche***

De nombreux corridors de transport importants traversent l'Autriche et la demande de circulation va en augmentant dans la plupart d'entre eux.

Dans le cadre des travaux relatifs au plan directeur, on cherche à déterminer comment gérer cette demande pour aboutir à un minimum de conséquences néfastes pour l'environnement, à une grande sécurité du trafic et à des avantages importants pour les économies régionales. Les possibilités de transfert modal de la route vers le rail, le transport combiné ou la navigation intérieure sur le Danube sont étudiées, de même que, pour les trajets à courte distance, celles de substituer les autobus et la bicyclette à l'automobile. En outre, on examine des déviations possibles du trafic pour éviter les zones écologiquement sensibles et des modèles de partage du trafic entre les différents corridors.

## ***Evaluation et classement des projets d'infrastructure***

Le troisième niveau du Plan fédéral autrichien des infrastructures de transport consiste à évaluer les différents projets d'infrastructure. Les critères qu'il importe de retenir pour le classement des différents projets sont les conséquences escomptées pour la population et l'environnement. D'autres critères à prendre en compte sont leurs effets sur la sécurité de la circulation et l'accessibilité. Bien entendu, l'analyse coûts-avantages servira également de critère d'évaluation.

En résumé, on peut affirmer que le Plan fédéral autrichien des infrastructures de transport constituera sans doute un outil décisionnel efficace. Outre ce plan, on dispose d'ores et déjà de moyens informatiques de planification pour les décisions relatives à ces infrastructures. Il sera possible également de prendre en compte systématiquement les objectifs d'environnement dans le processus décisionnel. Le Plan fédéral autrichien des infrastructures de transport peut aussi servir au développement des infrastructures à long terme. Enfin et surtout, il contribue largement à améliorer la base de données statistiques sur les transports dont on dispose maintenant pour étayer les décisions de politique des transports en général.

## ***Cadre juridique de la gestion et du financement des chemins de fer en Autriche***

Depuis 1989, la "Loi sur les lignes de chemin de fer à haute performance" (Hochleistungsstreckengesetz 1989) définit les bases juridiques du développement des infrastructures. Dans le cadre de cette loi, on a défini de grands projets axés sur les lignes principales du réseau ferroviaire, correspondant à peu près à la partie autrichienne du réseau transeuropéen. Selon l'ampleur du projet, la planification et la construction des sections de ligne sont confiées ou bien aux Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) ou bien à la "Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG" (HL-AG) créée à cet effet ou encore à la "Brenner-EisenbahnGesellschaft" (BEG), qui tous appartiennent à l'Etat.

La "Loi sur les chemins de fer fédéraux 1992" (Bundesbahngesetz 1992), établie avant l'adhésion de l'Autriche à l'UE en conformité avec la Directive 91/440 de la CEE, a été votée en 1992 et est entrée en vigueur le 1er janvier 1993. La réorganisation structurelle des ÖBB qui a suivi est maintenant achevée.

Des économies budgétaires sont attendues principalement d'une réduction des effectifs - ou d'un accroissement de la productivité - dans l'ensemble des activités des chemins de fer. Les dépenses relatives aux lignes secondaires (qui représentent de l'ordre d'un tiers des kilomètres-réseau) se sont

révélées marginales par rapport aux perspectives globales d'accroissement de la productivité du travail qu'offre le réseau ferroviaire, notamment par la mise en oeuvre de systèmes modernes de signalisation, d'exploitation et de gestion.

Aux termes de la nouvelle législation, les autorités régionales - en particulier les provinces fédérées ("Bundesländer") - devront cofinancer l'exploitation des trains régionaux de voyageurs, et peut-être procéder aussi à des investissements en vue d'apporter des améliorations, selon l'importance de la desserte souhaitée.

Les investissements d'infrastructure réalisés par les entreprises de construction d'infrastructure HL-AG et BEG susmentionnées, ainsi que par la Division de l'infrastructure des ÖBB, seront financés par une société financière distincte, la "Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft SCHIG" (100 pour cent publique), conformément à une nouvelle loi qui est entrée en vigueur le 1er juillet 1996.

Le financement de cette société par l'Etat est prévu à un taux annuel fixe de 60 pour cent. Ce taux correspond aux résultats d'études macroéconomiques qui visaient à déterminer dans quelle mesure les dépenses d'infrastructure contribuent aux flux financiers retournant aux budgets publics (impôts, effets sur l'emploi et sur la consommation). Le financement des 40 pour cent restants doit provenir de diverses sources telles que des emprunts, et notamment des droits d'accès aux infrastructures acquittés par les exploitants ferroviaires.

## PAYS MEMBRE: AUTRICHE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	9 015	3 824	4 395	103	124			705
1988	8 781	3 138	5 356	114	116			518
1989	8 146	3 054	6 542	125	96			770
1990	8 520	3 029	9 821	122	103			1 182
1991	7 499	2 852	9 136	155	118			1 439
1992	7 661	3 045	8 148	155	145			1 603
1993	6 421	2 720	11 068	156	247			1 624
1994	6 648	2 895	9 194	178	290			1 291
1995	6 285	2 446	6 268	188	46			

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

**PAYS MEMBRE: AUTRICHE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	11 533	4 892	5 623	132	159			902
1988	11 054	3 950	6 743	144	146			652
1989	9 969	3 737	8 006	153	117			942
1990	10 093	3 588	11 634	145	122			1 400
1991	8 550	3 252	10 417	177	135			1 641
1992	8 387	3 334	8 920	170	159			1 755
1993	6 761	2 864	11 655	164	260			1 710
1994	6 801	2 962	9 405	182	297			1 321
1995	6 285	2 446	6 268	188	46			

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

## PAYS MEMBRE: AUTRICHE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**

(Investissement en infrastructures de transport)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990		
1991		
1992	1.00	1.09
1993	9.50	10.00
1994	17.70	18.11
1995	30.80	30.80

1) Investissements dans les chemins de fer.

**PAYS MEMBRE: AUTRICHE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	6 251							
1988	6 178							
1989	6 231							
1990	6 846							
1991	6 299							
1992	6 657							
1993	6 797							
1994	7 560							
1995	7 316							

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: AUTRICHE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	7 997							
1988	7 777							
1989	7 625							
1990	8 110							
1991	7 182							
1992	7 288							
1993	7 157							
1994	7 734							
1995	7 316							

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

### **3. BELGIQUE**

#### **3.1 Concepts et définitions statistiques**

La Belgique, avec une population de 10.3 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 18 297 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 338 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux 1 à 8 ci-après sont exprimés en millions de francs belges et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Un indice des prix uniforme a été utilisé pour tous les modes de transport ainsi que pour les dépenses d'investissement et d'entretien. Entre 1985 et 1995, l'indice des prix a augmenté de 25 pour cent. Les prix à la consommation se sont également accrus de 25 pour cent au cours de la même période.

En raison de certains changements du champ couvert par les statistiques, des séries chronologiques ne sont pas tout à fait compatibles avec celles de la CEMT (1992). Ces séries sont maintenant plus complètes.

Les valeurs en capital (figurant aux tableaux 3 et 4) ont été calculées comme suit : pour les chemins de fer, valeur nette comptable ; pour les aéroports, valeur brute du capital fixe ; pour les routes, les voies navigables et les ports maritimes, comptes publics (Etat et régions). Les données concernant les ports ne tiennent pas compte des infrastructures d'accès aux ports.

#### **3.2 La politique et les infrastructures de transport**

##### ***Transport ferroviaire***

L'Etat fédéral, compétent pour le transport par rail, consacre des moyens importants au financement des investissements permettant le développement du réseau ferroviaire belge : quelque 540 millions d'ECU sont annuellement prévus à cette fin pour les années à venir.

Un plan décennal d'investissement ferroviaire (1996-2005) opte résolument pour le maintien à niveau de la qualité du produit ferroviaire et l'amélioration du confort des utilisateurs par un renouvellement important des installations d'accueil et du matériel roulant, particulièrement sur les lignes à trafic intensif affectées au transport intérieur de voyageurs.

L'achèvement du réseau à grande vitesse dans sa globalité, de frontière à frontière, est prévu à l'horizon 2005. La ligne à grande vitesse Bruxelles-Midi-frontière française a été mise en service en décembre 1997. La construction de tronçons neufs et l'aménagement de tronçons existants faisant partie des sections de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles-frontière allemande et Bruxelles-frontière néerlandaise sont actuellement entamés par la *Société Nationale des Chemins de Fer Belges* (SNCB).

L'Etat a mis en place une structure spécifique pour financer les investissements nécessaires au projet TGV. Une société, "*La Financière TGV*", recueille les moyens nécessaires au projet, soit sur fonds propres, soit par recours à des emprunts. Ces fonds sont ensuite apportés à la SNCB sous la forme

d'actions privilégiées. L'Etat fédéral, ayant contribué à la création de la Financière TGV, soutient ainsi également l'expansion de l'infrastructure à vocation internationale.

En ce qui concerne l'infrastructure "marchandises", un effort est également consenti pour la modernisation des grands axes par l'électrification et la mise au gabarit international des ouvrages d'art ; l'Etat continue à investir dans des projets prometteurs en termes de trafic, notamment en développant des installations ferroviaires dans les grands ports et dans les terminaux de transport combiné.

Enfin, il est à noter que l'Etat continue à financer intégralement les coûts d'exploitation et de gestion de l'infrastructure ferroviaire nationale.

### ***Transport routier***

L'importance du transport des marchandises par route pour notre économie et notre société n'est plus à démontrer.

Le transport routier comporte cependant des désavantages inhérents à son développement, notamment la pollution et le bruit. L'objectif des autorités est d'organiser le transport routier le plus efficacement possible tout en créant les conditions d'une complémentarité croissante avec d'autres modes de transport.

Actuellement, des négociations ont lieu au niveau de l'Union européenne concernant un projet de directive modifiant la Directive du Conseil 93/89/CEE relative aux droits perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures. Les points les plus importants de la discussion portent sur une éventuelle adaptation des droits d'usage (*Eurovignette*) ainsi que sur une différenciation de ces derniers sur la base des normes européennes en faveur des camions "plus verts".

Pour l'avenir immédiat, on ne prévoit pas d'extensions majeures du réseau routier belge. Il est prévu de transformer progressivement La route N49 Anvers-Zeebrugge, dotée d'un profil de 2x2 voies, en une véritable autoroute. Par ailleurs, la mise en service du dernier tronçon d'autoroute sur l'A8 permettra bientôt de disposer d'une nouvelle liaison rapide entre Bruxelles et Lille. Une étude concernant la faisabilité, les effets sur l'environnement et les aspects techniques de la partie nord du boulevard périphérique (autoroute R1) d'Anvers est envisagée.

### ***Navigation intérieure***

La suppression du tour de rôle constituera incontestablement l'événement le plus marquant dans le secteur de la navigation intérieure dans les années à venir. En vue de compenser les conséquences sociales de cette suppression, le département fédéral a procédé, avec les autorités régionales, à une évaluation des mesures à prendre en vue de faciliter cette transition.

En ce qui concerne le développement du réseau de voies navigables, les dossiers les plus importants pour les années à venir sont :

- *Canal Charleroi-Bruxelles* : approfondissements ;
- *Canal du Centre* : ascenseurs à Strépy-Thieu et traversée de Bracquegnies ;
- Meuse moyenne : approfondissements.

Une demande subvention d'une plate-forme logistique multimodale et multifonctionnelle (terminal à conteneurs) au port de Bruxelles a été soumise à l'UE.

### ***Transport aérien***

La mondialisation du commerce des biens et des services accélère l'évolution dans le domaine de l'aviation civile. La restructuration de l'aéroport de Bruxelles-National est essentielle dans cette perspective.

Une étude sur l'accès intermodal à l'aéroport de Bruxelles-National est en cours.

La *Régie des Voies Aériennes* (RVA) procédera au renouvellement d'une piste d'envol, à une série de travaux sur les radars et à la remise à niveau du poste d'essai et de contrôle des moteurs.

Les avions bruyants du "Chapitre 2" seront interdits totalement de vol à partir de 2002.

### ***Transport maritime***

Le 1er mars 1997, La *Régie des Transports Maritimes* (RTM) a cessé ses activités. Des catamarans rapides, exploités par des opérateurs privés, effectuent la traversée de la Manche en deux heures, soit deux fois plus rapidement qu'auparavant.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	21 027		9 578	5 858	4 973	0.2	7 377	1 789
1988	29 796		7 030	6 124	6 039	0.3	6 512	255
1989	27 551		5 988	3 325	5 278	75.6	5 525	978
1990	26 949		6 340	2 004	6 669	116.5	5 467	1 438
1991	30 543		8 014	2 526	6 612	67.3	6 470	4 222
1992	34 775		12 247	3 796	6 253	2.5	6 914	7 008
1993	37 013		21 969	5 091	6 197	0.4	6 967	7 240
1994	42 623		21 527	3 648	7 904	14.5	6 153	6 566
1995	37 209		26 933	4 104	6 097	2.0	6 150	3 556

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: BELGIQUE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	25 601		11 662	7 133	6 056	0.2	8 981	2 178
1988	35 866		8 462	7 372	7 270	0.4	7 838	307
1989	32 164		6 991	3 882	6 162	88.1	6 449	1 141
1990	30 411		7 155	2 261	7 526	131.3	6 169	1 622
1991	33 396		8 762	2 762	7 231	73.4	7 074	4 616
1992	37 120		13 072	4 053	6 676	2.6	7 380	7 480
1993	38 450		22 821	5 289	6 438	0.4	7 237	7 520
1994	43 252		21 844	3 702	8 021	14.6	6 244	6 662
1995	37 209		26 933	4 104	6 097	2.0	6 150	3 556

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			132 758			1 273.8		17 616
1987			136 867			1 207.1		17 458
1988			138 174			1 130.5		17 681
1989			137 524			1 043.9		18 175
1990			137 641			1 069.2		19 168
1991			138 888			1 035.1		22 792
1992	750 346		145 059		295 133	869.9	135 082	26 178
1993			157 962			724.2		29 545
1994			168 621			583.1		34 571
1995			187 319			443.6		35 243

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			164 161			1 575.3		21 783
1987			166 644			1 469.9		21 255
1988			166 327			1 361.0		21 283
1989			160 546			1 218.8		21 216
1990			155 325			1 206.6		21 630
1991			151 863			1 131.9		24 920
1992	800 937		154 839		315 031	928.7	144 187	27 943
1993			164 096			752.4		30 691
1994			171 110			591.8		35 080
1995			187 322			443.6		35 243

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: BELGIQUE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport) 2)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	51	62
1988	10	12
1989	2	2
1990		
1991	1	1
1992	65	69
1993	28	29
1994	106	108
1995	45	45

1) Investissements dans les chemins de fer.

2) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

## PAYS MEMBRE: BELGIQUE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		3) Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	5 972		11 977		2 538			
1994	5 711		14 625		2 337			
1995	7 398		18 407		2 549		567	

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Dépenses d'investissement pour les T.G.V. (inclus dans le tableau 1).

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	13 989		7 812		550	12.3	1 511	180
1988	13 973		8 448		600	2.8	1 725	314
1989	15 716		8 239		617	3.3	1 551	356
1990	14 474		8 857		896	7.6	1 417	395
1991	15 109		9 515		923	2.7	1 531	586
1992	12 434		11 395		774	3.0	1 591	520
1993	14 483		11 429		1 115	3.6	1 740	489
1994	15 360		12 693		910	9.2	1 769	724
1995	15 363		11 789		1 028	8.8	1 783	1 052

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	17 032		9 511		670	14.9	1 840	219
1988	16 820		10 169		723	3.4	2 077	378
1989	18 347		9 618		720	3.9	1 810	416
1990	16 334		9 995		1 011	8.5	1 600	446
1991	16 521		10 404		1 010	3.0	1 673	641
1992	13 273		12 163		827	3.3	1 699	555
1993	15 045		11 872		1 159	3.8	1 808	509
1994	15 586		12 881		923	9.4	1 795	735
1995	15 363		11 790		1 028	8.8	1 782	1 052

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **4. BOSNIE-HERZEGOVINE**

### **4.1 Concepts et définitions statistiques**

La Bosnie-Herzégovine, avec une population de 4.3 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 1 099 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 84 habitants par km<sup>2</sup>.

Le Ministère du commerce extérieur et des communications internationales a présenté des excuses parce qu'il ne se trouve pas en mesure de fournir des données en raison de la guerre civile récente.

## **5. BULGARIE**

### **5.1 Concepts et définitions statistiques**

La Bulgarie, avec une population de 8.5 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 930 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 77 habitants par km<sup>2</sup>.

Aucune réponse n'a été reçue de la Bulgarie.

## **6. CROATIE**

### **6.1 Concepts et définitions statistiques**

La Croatie, avec une population de 4.8 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 3 251 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 85 habitants par km<sup>2</sup>.

Le tableau 1 ci-après est exprimé en kunas croates et a été communiqué par le Ministère des affaires maritimes, des transports et des communications. Le tableau 2 a été établi aux fins du présent rapport en utilisant comme déflateur l'indice des prix à la consommation, car c'est le seul déflateur dont on dispose jusqu'à présent.

Les prix à la consommation, en prenant comme référence 1995 = 100, ont évolué comme suit:

1993	46.40
1994	96.20
1995	100.00

Le Ministère a également fourni des informations pour les années antérieures à 1993, mais elles n'ont pas été prises en compte dans cette publication.

### **6.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

## PAYS MEMBRE: CROATIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	367		24	1		54	40	43
1994	648		74	2	0.0	124	14	38
1995	484		62	1		14	9	2

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: CROATIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	791		52	2		117	86	92
1994	674		77	2	0.0	129	15	39
1995	484		62	1		14	9	2

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## 7. DANEMARK

### 7.1 Concepts et définitions statistiques

Le Danemark, avec une population de 5.2 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 23 745 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 121 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de couronnes danoises et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports.

Les tableaux exprimés en prix constants ont été fournis aux prix de 1980. Aux fins de la présente publication, on a utilisé les données de la publication de 1992 de la CEMT pour convertir toutes les données en prix de 1985, puis en prix de 1995. Les indices des prix appliqués varient quelque peu selon les modes de transport, mais non selon les catégories de dépenses (investissement et entretien). La hausse des prix a été plus forte que le déflateur du produit intérieur brut, qui a augmenté de 33 pour cent entre 1985 et 1995. L'augmentation des prix au cours de cette période a représenté 45 pour cent pour l'investissement dans les routes, et 40 pour cent dans les chemins de fer.

### 7.2 La politique et les infrastructures de transport<sup>1</sup>

#### *Investissements*

Suivant en cela la tendance observée ces dernières années, les investissements publics dans le secteur des transports constituent actuellement 12 pour cent du total des investissements publics. Ce chiffre est fondé sur les budgets de l'administration centrale et des administrations locales ainsi que sur ceux des entreprises publiques, exception faite des deux grandes sociétés que sont Great Belt S.A. et Øresund S.A. Les deux plus importants investissements -- c'est-à-dire les liaisons fixes à travers le Great Belt et l'Øresund -- sont exploités par des sociétés anonymes à capitaux publics et financés par des prêts et par les paiements des usagers. La prise en compte de ces projets porte la part du secteur des transports à largement plus de 20 pour cent.

Le plan de trafic comprend une étude des investissements jugés nécessaires jusqu'à 2005 et au-delà. Afin de stimuler l'emploi, le secteur des transports a obtenu des crédits extraordinaires, ce qui améliore considérablement les conditions d'investissement dans le secteur routier, en favorisant l'environnement et la sécurité routière. En outre, des accords cadres ont été conclus pour les Chemins de fer nationaux danois, les chemins de fer privés et l'entretien des routes principales. Ces accords énoncent les modalités détaillées des investissements dans les années à venir et prévoient une amélioration de l'efficacité de l'exploitation.

Pour plusieurs secteurs, le plan comporte comme objectif défini une aide accrue de l'Etat à l'élaboration d'une politique de transport durable dans les provinces et municipalités, ainsi que dans le secteur des transports publics aux niveaux local et régional. Cette priorité repose sur le principe selon lequel il faut lancer des initiatives plus vigoureuses dans les régions urbaines, où les problèmes d'environnement et de sécurité imputables à la circulation sont les plus aigus.

---

1. Extraits du Livre Blanc du gouvernement danois sur les transports et du Plan "Trafic 2005" (soumis en décembre 1993).

Le plan d'action pour les transports a donné lieu à l'établissement d'un certain nombre de mécanismes : subventions pour des expériences de services de transports publics, aides aux investissements axés sur la technologie d'autobus peu polluants, fonds "circulation et environnement" pour la circulation urbaine, ainsi qu'un fonds pour favoriser l'amélioration des services publics aux handicapés.

Le plan "Trafic 2005" propose de renforcer ces mécanismes afin d'améliorer la sécurité routière et de réduire les niveaux de bruit le long des réseaux routiers des provinces et des municipalités, notamment en zone urbaine, ainsi que d'améliorer les services publics de transports par autobus. Cependant, les crédits nécessaires n'ont pas encore été affectés. Ils pourraient être fournis par l'administration centrale ou dans le cadre d'un réaménagement du budget d'immobilisations du Ministère des transports.

### ***Résumé***

Le principal objectif du plan "Trafic 2005" est de donner une vue d'ensemble du débat général sur les transports, y compris tous ces secteurs, et de lui donner une certaine cohérence. Le plan définit un programme de travail pour les domaines pertinents qui sous-tendront la planification générale et la politique des transports au cours des prochaines années.

C'est pourquoi, ce plan ne comprend pas une série d'initiatives à mettre en oeuvre précisément. Il ne constitue l'aboutissement d'un processus, mais plutôt le début d'un nouveau processus de planification générale de la circulation.

Il s'agit là bien sûr d'un objectif en soi. Cependant, le gouvernement danois a déjà lancé de nombreuses autres initiatives et pris d'importantes décisions qui auront une influence considérable sur les fondements de la politique des transports de demain, et sur la réalité de la circulation : réforme fiscale introduisant des écotaxes, conditions générales d'emploi, accord-cadre, nouvelle organisation des Chemins de fer nationaux danois, ainsi que la liaison fixe à travers l'Øresund.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	4) Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 807	283	1 513				458	319
1988	1 866	308	1 452				590	427
1989	1 780	383	1 499				608	420
1990	1 419	384	2 409				612	325
1991	1 358	575	2 306				630	450
1992	1 488	610	2 674				642	275
1993	1 763	530	2 828				556	250
1994	2 218	493	2 317					850
1995	2 455		2 032					750

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

4) Estimations pour 1990-1995.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	4) Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	2 525	387	2 104				561	421
1988	2 421	400	1 951				676	544
1989	2 204	474	1 803				784	520
1990	1 700	459	2 821				764	393
1991	1 566	664	2 467				714	509
1992	1 741	714	2 980				759	320
1993	1 997	601	3 059				642	284
1994	2 274	505	2 377					873
1995	2 456		2 032					751

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

4) Estimations pour 1990-1995.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	2) Total	dont 1) Autoroutes						
1993	500							
1994	950							
1995	1 400							

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Données portant à la fois sur les chemins de fer et les routes. Pour ce qui concerne le lien fixe à travers l'Øresund, seuls les coûts incombant au Danemark ont été pris en compte.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 440	195						
1988	3 315	216						
1989	3 428	232					298	
1990	3 409	240					326	
1991	3 625	279					350	
1992	3 595	277					377	
1993	3 934	343					383	
1994	3 918	316						
1995	3 885							

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 709	266						
1988	4 302	280						
1989	4 246	288					384	
1990	4 084	288					407	
1991	4 180	321					398	
1992	4 211	325					445	
1993	4 457	389					441	
1994	4 016	323						
1995	3 885							

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

## **8. Ex-REPUBLIQUE YUGOSLAVE DE MACEDOINE (E.R.Y.M.)**

### **8.1 Concepts et définitions statistiques**

L'ex-République yougoslave de Macédoine, avec une population de 2.0 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 1 305 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 78 habitants par km<sup>2</sup>.

Aucune réponse n'a été reçue de ce pays.

## **9. ESPAGNE**

### **9.1 Concepts et définitions statistiques**

L'Espagne, avec une population de 39 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 10 257 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 78 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de pesetas et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministerio de Fomento (Ministère du développement).

Les indices des prix utilisés pour l'investissement dans les infrastructures de transport ne varient pas d'un mode à l'autre et ont augmenté un peu moins que le déflateur du produit intérieur brut. Entre 1985 et 1995, le déflateur a augmenté de 86 pour cent tandis que les prix, pour l'investissement, ont affiché une hausse de 76 pour cent.

### **9.2 La politique et les infrastructures de transport**

Il est à noter, tout d'abord, que l'année 1992 a été exceptionnelle pour l'Espagne, compte tenu de deux événements majeurs -- la tenue des Jeux Olympiques à Barcelone et de l'Exposition Universelle à Séville -- qui ont eu une influence décisive sur la politique des transports pendant la période étudiée.

Dans les dix dernières années, l'aspect marquant de la politique d'investissement dans les transports tient à l'importance croissante accordée aux infrastructures routières : en 1994, 71 pour cent du budget d'investissement y ont été alloués, contre 47 pour cent en 1985.

Malgré la relance des investissements en infrastructures ferroviaires pour la construction de la ligne à grande vitesse Madrid-Séville (1988-1991), la part des crédits affectés au transport ferroviaire diminue régulièrement depuis 1985. Elle a toutefois représenté 31 pour cent en 1995, contre 14 pour cent en 1994, alors qu'elle avait baissé de 30 pour cent entre 1993 et 1994.

Les crédits consacrés aux ports et aux aéroports sont également en baisse. Leurs parts dans le budget d'investissement de 1994 s'établissaient respectivement à 6 pour cent et à 9 pour cent.

Le nouveau Plan directeur des infrastructures de transports interurbains prévoit, pour la période 1993-2007, de rééquilibrer les montants affectés aux différents modes. L'objectif visé est de relancer les investissements dans le transport ferroviaire en réduisant quelque peu les crédits alloués aux infrastructures routières.

## PAYS MEMBRE: ESPAGNE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	220 691	5 441	93 681				25 272	18 184
1988	326 254	6 633	108 246				31 922	19 458
1989	446 684	8 137	121 868			7 197	36 834	27 611
1990	608 779	14 974	176 452			7 662	69 192	40 656
1991	690 669	18 657	203 037	30 809		7 467	60 605	31 164
1992	700 968	35 399	161 950	42 963		7 499	56 038	25 580
1993	768 054	29 551	138 390	48 964		4 281	58 474	23 666
1994	771 583	19 547	128 382	50 010		2 440	58 504	50 743
1995	693 463	15 276	124 381	36 419		1 281	64 803	80 843

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESPAGNE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transports**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	339 107	8 348	143 955				38 857	27 942
1988	478 355	9 711	158 719				46 833	28 530
1989	613 549	11 159	167 402			9 892	50 627	37 927
1990	783 630	19 246	227 143			9 869	89 122	52 336
1991	839 341	22 639	246 755	37 437		9 080	73 697	37 874
1992	803 607	40 520	185 673	49 249		8 602	64 285	29 328
1993	842 138	32 351	151 747	36 074		4 698	64 156	25 950
1994	807 780	20 432	134 412	52 350		2 557	61 287	53 126
1995	693 464	15 276	124 381	36 419		1 281	64 841	80 843

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESPAGNE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986	7 285 613		1 612 003				254 487	211 981
1987	7 753 712		1 762 807				289 332	237 987
1988	8 308 473		1 924 640				330 729	264 912
1989	9 176 519		2 145 366				385 631	306 867
1990	10 248 926		2 342 496				477 229	364 387
1991	11 372 215		2 740 519				559 656	411 322
1992	12 561 210		3 019 657				641 003	454 567
1993	13 608 785		3 241 385				718 507	490 909
1994	14 747 806		3 461 602				798 780	557 031
1995	15 842 220		3 683 460				887 773	656 419

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESPAGNE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986	11 792 248		2 609 133				411 905	343 106
1987	11 914 736		2 708 816				444 601	365 703
1988	12 182 531		2 822 057				484 941	388 434
1989	12 605 187		2 946 949				529 716	421 524
1990	13 193 245		3 015 450				614 328	469 069
1991	13 820 890		3 330 609				680 162	499 888
1992	14 401 231		3 461 989				734 901	521 154
1993	14 922 210		3 554 221				787 852	538 288
1994	15 440 480		3 624 186				836 297	583 194
1995	15 842 220		3 683 459				887 773	656 420

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## 10. ESTONIE

### 10.1 Concepts et définitions statistiques

L'Estonie, avec une population de 1.5 million d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 1 269 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 33 habitants par km<sup>2</sup>.

Les statistiques de base ont été fournies par le Ministère des transports et des communications et sont exprimées en millions de couronnes estoniennes. Les données comprenaient initialement les dépenses de gestion, d'entretien et d'investissement pour chacune des années comprises entre 1993 et 1995, aux prix courants. Les dépenses d'investissement de 1995 sont indiquées à part. Pour les besoins du présent rapport, on a extrapolé à titre préliminaire les dépenses d'investissement pour les années 1993 et 1994, afin de pouvoir faire la distinction entre l'investissement et l'entretien (gestion comprise). Dans ce même but, on a utilisé le déflateur implicite du produit intérieur brut (PIB) pour calculer les dépenses aux prix de 1995.

Le déflateur du produit intérieur brut a évolué comme suit :

1993	53.24
1994	74.64
1995	100.00

Dans sa première lettre, le Ministère indiquait qu'il n'avait pas encore recueilli de statistiques concernant les infrastructures de transport, mais que les informations communiquées étaient reprises de bulletins publiés par le Bureau de statistiques estonien. Dans sa dernière lettre, il a apporté des précisions concernant le calcul en ECU :

“L’administration nationale estonienne et l’entreprise publique des chemins de fer estoniens ont soumis leurs estimations concernant les investissements effectués dans la période 1988-1991. A l’époque, toutes les dépenses étaient calculées en roubles et il est impossible d’estimer le taux de change du rouble du moment. Les données exprimées en ECU concernant cette période qui figurent dans les tableaux ci-joint sont fondées sur des estimations d’experts découlant de la comparaison des prix en roubles et en devises des principales matières premières et des principaux équipements de cette période. C’est pourquoi nous vous demandons de considérer ces données comme étant approximatives et non officielles.

A partir de 1992, un ECU correspond en moyenne à 15 couronnes estoniennes. Les données présentées pour l’investissement total comprennent non seulement les investissements émergeant au budget de l’Etat, mais aussi des dépenses financées par d’autres moyens, notamment des emprunts à l’étranger (voir notes en bas de page du tableau en ECU).”

### 10.2 La politique et les infrastructures de transport

#### *Projets et investissements*

En 1996, les dépenses d’entretien et d’investissement concernant les infrastructures financées sur le budget de l’Etat se sont montées à 49 millions d’ECU. Le financement insuffisant des infrastructures

pose un problème permanent, en partie surmonté à la faveur de prêts à long terme consentis par la Banque mondiale, la BERD et la BEI, de l'aide extérieure fournie dans le cadre du programme PHARE et de l'assistance de l'organisme SIDA de l'Etat suédois.

Les plus grands projets de développement et leurs sources de financement sont les suivants :

### **1. PHARE**

- Etude technique du remplacement de rails pour l'entretien des lignes Tapa-Tartu-Kliima et Tartu-Valga.
- Etudes de rentabilité des gares frontalières de Narva et Kliima.
- Aide technique à l'Administration routière estonienne pour la définition du programme de sécurité routière.
- Conseils au secteur de l'aviation estonien pour le développement des services de contrôle de la circulation aérienne.
- Amélioration des hypothèses de développement concernant le réseau routier estonien -- mise en place d'un système de gestion de la construction routière.
- Etude logistique sur la circulation ferroviaire dans la région de Tallinn.

### **2. Banque mondiale**

- 6.4 millions d'ECU consacrés à la modernisation des trains diesel de la société des chemins de fer estoniens.
- 10.3 millions d'ECU pour la réparation et la reconstruction de routes publiques à grande circulation.

### **3. BEI**

- 20 millions d'ECU pour la mise à niveau du contrôle de la circulation aérienne (construction d'un nouveau centre de contrôle, implantation de radiophares UHF à Võhma, Jõhvi et Kärkla, 1994-1997).
- 15 millions d'ECU pour la création d'un nouveau terminal dans le port de Muuga, 1994-1997.
- 16 millions d'ECU pour la reconstruction du tronçon entre Jõhvi et Narva de la liaison ferroviaire Tallinn-Narva.

Outre les projets concrets ci-dessus, des pourparlers sont en cours visant quelques projets de construction, par exemple l'autoroute Tallin-Tartu, la reconstruction de petits ports et la réparation de lignes ferroviaires locales dans le nord-ouest de l'Estonie.

- 10 millions d'ECU de la BERD pour la rénovation du terminal aérien de Tallinn.

## *Aspects de la politique des transports*

La politique estonienne des transports s'inspire des objectifs stratégiques suivants :

- permettre à la population et à l'économie nationale, sur tout le territoire, d'obtenir des services de transport suffisants en volume et en qualité, sûrs et respectueux de l'environnement, et au moindre coût pour la collectivité ;
- générer, à l'aide des transports, un accroissement du produit intérieur brut et du revenu national, en mettant rationnellement à profit la position géopolitique avantageuse de l'Estonie à cette fin.

A tous égards, la politique estonienne des transports est guidée par la priorité attachée aux intérêts des Estoniens, de tous les usagers de la route et des utilisateurs des services de transport.

Notre gouvernement a précisé les principales tendances de développement des chemins de fer. Pour la période 1996-2000, compte tenu de la priorité accordée dans les deux prochaines années au trafic marchandises de transit, d'exportation et d'importation par rail, le gouvernement envisage de poursuivre la restructuration du réseau ferroviaire et définit les principes régissant l'investissement dans les chemins de fer et le financement de leur entretien.

L'amélioration de la sécurité du trafic ferroviaire passe surtout par celle de l'état des voies et du matériel roulant. Dans l'esprit de la politique des transports de l'UE, nous nous employons actuellement à la formulation de textes législatifs qui orienteront le développement des chemins de fer. Afin de réduire les incidences néfastes sur l'environnement du transport ferroviaire et de la pollution imputable au matériel roulant, les moteurs des trains diesel ont été remplacés. Cette opération, financée sur le budget de l'Etat et grâce à un prêt de la Banque mondiale, sera achevée en 1998.

Dans le secteur du transport routier, on aménage actuellement la fiscalité routière afin d'obtenir les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures (taxe sur les véhicules à moteur, redevances d'utilisation du réseau routier pour les poids lourds et droit d'accise sur le carburant). En outre, le "Plan de développement des routes jusqu'en l'an 2000" a été établi et la rédaction de la Loi sur les routes est en cours, car la Loi sur les autoroutes actuellement en vigueur ne permet pas de faire face aux problèmes d'entretien des routes ou de gestion de la circulation sur les voies urbaines (et privées). L'élaboration du programme estonien de sécurité routière a commencé, en coopération avec le programme PHARE.

## PAYS MEMBRE: ESTONIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992	37.50		5.25					
1993	72.00		49.50				8.00	17.00
1994	102.00		57.00				37.00	52.00
1995	171.00		57.00				36.65	23.48

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESTONIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	135.2		93.0				15.0	31.9
1994	136.7		76.4				49.6	69.7
1995	171.0		57.0				36.7	23.5

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESTONIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	161.00		4.00				19.00	23.00
1994	237.00		5.00				87.00	28.00
1995	309.95		9.65				86.31	32.13

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESTONIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	302.40		7.51				35.69	43.20
1994	317.52		6.70				116.56	37.51
1995	309.95		9.65				86.31	32.13

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **11. FINLANDE**

### **11.1 Concepts et définitions statistiques**

La Finlande, avec une population de 5.1 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 16 013 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 17 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de marks finlandais et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports et des communications.

Les indices des prix utilisés varient quelque peu selon les modes de transport et selon les catégories de dépenses (investissement et entretien). Dans la plupart des séries chronologiques, la hausse des prix a été inférieure au déflateur du produit intérieur brut, qui s'est accru de 44.5 pour cent entre 1985 et 1995.

Compte tenu de son climat, la Finlande inclut les brise-glaces dans les infrastructures. De ce fait, dans la catégorie investissement et capital correspondant aux ports maritimes, les brise-glaces sont pris en compte et les dépenses d'entretien comprennent les frais d'exploitation et d'entretien correspondants.

Dans le tableau 3, les valeurs en capital (route, rail et voies navigables) sont fondées sur l'inventaire des actifs placés sous la tutelle du Ministère. Cet inventaire a été établi pour tous les organismes publics, selon des bases communes, conformément aux instructions du Trésor finlandais. Pour déterminer la valeur courante des actifs fixes, on a principalement utilisé un prix du marché fondé sur l'offre et la demande. Lorsque l'on n'a pas pu disposer d'un prix du marché, le prix courant des actifs a été évalué en fonction du coût de remplacement courant ou du coût corrigé au moyen d'indices. Ce sont surtout les coûts de remplacement courants corrigés des indices appropriés qui ont servi à établir l'inventaire. A partir de 1998, le bilan de l'Etat s'apparente à ceux des entreprises privées.

La valeur des infrastructures de transport (rues, ports et aéroports) est reprise des bilans de leurs détenteurs (municipalités, Administration de l'aviation civile).

### **11.2 La politique et les infrastructures de transport**

Le Ministère finlandais des transports et des communications estime que la croissance se poursuivra dans ces secteurs. En particulier, les communications connaîtront un essor vigoureux dans les toutes prochaines années. Le développement des transports et des communications favorise également la croissance économique. Cette perspective est prise en compte dans la stratégie opérationnelle et dans le plan financier du Ministère des transports et des communications pour 1998-2001.

L'éloignement de la Finlande représente un défi particulier à relever, s'agissant de l'efficacité des activités de transport nationales et internationales. On procède actuellement à l'extension des réseaux et des systèmes de transport, surtout pour répondre aux besoins des entreprises dans ce secteur. Des objectifs comparables ont été fixés pour les différents modes de transport. Ils concernent, avant tout, la flexibilité, la sécurité, l'efficacité économique et la protection de l'environnement.

Les transports, les communications et les services postaux emploient quelque 8 pour cent de la population active en Finlande. Dans le secteur des communications en particulier, de nouveaux lieux

de travail seront créés dans les prochaines années. Le Ministère des transports et des communications favorise cette expansion en poursuivant le programme relatif à la société de l'information.

Les enveloppes budgétaires fixées par le Conseil d'Etat pour le Ministère des transports et des communications représentent environ 7.5 milliards de FIM en 1998 et 7.3 milliards de FIM pour 1999-2001. Par rapport au niveau actuel, le financement diminuera de quelque 600 millions de FIM. Près de 90 pour cent du budget seront consacrés aux infrastructures de transport. (1 ECU = 5.8 FIM).

A l'échelon international, le Ministère des transports et des communications considère que la présidence de l'UE prévue pour la fin de 1999 est un grand défi à relever dans les toutes prochaines années. Pour ce Ministère, les principaux domaines de coopération avec l'UE sont les réseaux de transport transeuropéens, la tarification équitable dans les transports, la sécurité de la navigation, les relations extérieures dans le domaine des transports, l'action en faveur de la compétitivité des activités maritimes et la technologie des véhicules.

Compte tenu des particularités géographiques et climatiques de la Finlande, les conditions de transport dans ce pays sont très différentes de celles qui caractérisent l'Europe centrale.

Le Ministère estime que la spécificité de la Finlande devra être prise en compte dans le processus décisionnel de l'UE.

Dans le domaine des communications, le Ministère met l'accent sur une concurrence réelle dans les télécommunications ainsi que sur l'amélioration de la compétitivité du secteur de l'information et de la communication en Europe. A l'évidence, la libéralisation du secteur des télécommunications a progressé plus rapidement en Finlande que dans le reste de l'Europe.

On s'emploiera à garder en bon état les artères de transport, qui le sont déjà généralement en Finlande. Par conséquent, il s'agira essentiellement, dans les prochaines années, d'améliorer et de préserver la qualité des grands réseaux de transport.

La rigueur budgétaire risque toutefois d'entraîner une détérioration de l'état des routes et des chemins de fer. De ce fait, le Ministère des transports et des communications s'efforce de trouver de nouveaux modes de financement. On a déjà commencé à financer au moyen d'un péage fictif la modernisation du tronçon de 70 km de l'autoroute reliant Helsinki et Lahti. En outre, le Ministère a proposé d'utiliser le dividende et le produit des ventes des entreprises d'Etat pour financer les artères de transport.

Le Ministère des transports et des communications a l'intention d'intensifier la concurrence dans les domaines suivants : la construction, la planification et l'entretien des routes, ainsi que l'entretien des voies et le transport ferroviaire. En Finlande, le transport ferroviaire est rentable, ce qui n'est pas le cas dans la plupart des pays européens. La société de chemins de fer de l'Etat (VR Group Ltd.) est tenue de lui verser 10 pour cent du dividende total. Un montant équivalent s'ajoute aux crédits inscrits au budget de l'Etat au titre de l'entretien des voies.

On escompte toujours une certaine rentabilité des nouveaux investissements dans les transports. Le rapport avantages-coûts d'un projet à mettre en oeuvre doit atteindre 2 au minimum.

Le Ministère des transports et des communications privilégie avant tout le développement des réseaux transeuropéens. Les projets importants pour la Finlande sont le corridor de transport Helsinki-Saint Pétersbourg-Moscou, la liaison Via Baltica, le Triangle nordique entre les capitales des pays

nordiques, ainsi que la zone de transport euroarctique de la mer de Barents qui relie les régions septentrionales de la Russie et de la Scandinavie.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 847	150	522	56	10		494	79
1988	4 029	170	535	69	14		444	84
1989	4 279	329	613	47	20		476	116
1990	5 051	592	748	36	54		310	199
1991	5 392	738	735	69	89		260	267
1992	4 973	682	1 037	179	79		380	358
1993	4 520	756	957	141	9		269	276
1994	4 551	683	1 265	183	13		457	209
1995	4 123	557	1 342	199	6		539	294

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les chemins de fer urbains et suburbains, b) le métro et c) les tramways. Pour les années 1987-1989 on ne possède aucune information pour a) et c). Pour c), il n'existe aucune donnée pour 1990-91.

4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 773	185	645	69	12		611	98
1988	4 735	200	626	81	16		522	102
1989	4 662	350	665	51	21		522	126
1990	5 206	588	768	36	56		309	204
1991	5 392	713	733	68	88		252	266
1992	5 125	672	1 066	184	82		398	368
1993	4 769	799	1 004	148	9		277	290
1994	4 655	702	1 293	120	13		465	214
1995	4 123	557	1 342	199	5		539	294

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les chemins de fer urbains et suburbains, b) le métro et c) les tramways. Pour les années 1987-1989 on ne possède aucune information pour a) et c). Pour c), il n'existe aucune donnée pour 1990-91.

4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes 3)	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	77 135	4 250	4 347	960	37		3 423	735
1987	78 727	4 300	4 615	958	42		3 841	868
1988	79 968	4 400	4 844	960	44		4 135	907
1989	81 663	4 700	4 827	1 018	58		4 707	1 941
1990	82 600	4 600	9 292	1 039	106		4 898	1 977
1991	83 490	4 900	9 417	1 068	156		5 030	2 105
1992	84 250	5 000	9 699	1 082	225		4 022	2 300
1993	85 093	5 000	9 951	1 028	395		3 861	2 391
1994	85 855	5 100	10 455	1 179	410		4 424	2 431
1995	86 492	5 000	13 931	988	429		4 601	2 576

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors 3)**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993								
1994								
1995	723	552	1 250	71				294

- 1) Routes publiques, à l'exclusion des routes communales (rues).
- 2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.
- 3) Données depuis l'adhésion de la Finlande à l'Union Européenne.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 046	31	459	34	21		291	
1988	3 420	33	651	35	23		278	
1989	3 673	33	605	38	25		278	
1990	3 811	35	546	45	78		295	
1991	3 985	39	659	43	97		306	
1992	3 954	49	651	132	93		262	
1993	3 787	52	647	135	80		269	
1994	3 692	60	691	141	78		310	
1995	3 584	61	706	121	80		291	

- 1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.
- 2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.
- 3) A l'exclusion des chemins de fer urbains et suburbains.  
De 1987 à 1991, à l'exclusion des tramways.
- 4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.
- 5) L'Administration de l'Aviation Civile ne possède pas de statistiques sur les dépenses d'entretien.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 764	38	567	41	25		366	
1988	4 004	38	762	41	27		331	
1989	3 986	36	657	41	27		312	
1990	3 912	36	561	47	80		313	
1991	3 970	38	657	43	96		321	
1992	4 060	50	669	134	96		276	
1993	3 970	54	678	141	84		282	
1994	3 772	61	706	144	80		318	
1995	3 584	61	706	121	80		291	

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) A l'exclusion des chemins de fer urbains et suburbains.  
De 1987 à 1991, à l'exclusion des tramways.

4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

5) L'Administration de l'Aviation Civile ne possède pas de statistiques sur les dépenses d'entretien.

## **12. FRANCE**

### **12.1 Concepts et définitions statistiques**

La France, avec une population de 58.3 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 20 687 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 106 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux 1 à 8 ci-après sont exprimés en millions de francs français et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Les données en prix constants étaient initialement exprimées en prix de 1980, mais elles ont été converties en prix de 1995 pour les besoins de la présente publication. Les séries chronologiques peuvent différer de celles publiées dans l'ouvrage de la CEMT de 1992 par suite de l'amélioration des données de base et, dans certains cas, de modifications des définitions.

Les indices des prix varient selon les modes de transport et les catégories de dépenses. L'augmentation des prix a été inférieure au déflateur du produit intérieur brut. Le déflateur a augmenté de 32 pour cent entre 1985 et 1995, alors que la hausse des prix a représenté 19 pour cent dans le cas des investissements routiers, par exemple.

### **12.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

## PAYS MEMBRE: FRANCE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	36 400	6 900	10 841	5 700	500		1 100	1 600
1988	44 100	8 800	12 876	5 600	500		1 500	1 800
1989	45 900	9 500	14 580	4 800	500		1 600	2 100
1990	48 400	10 600	21 302	5 400	600		2 100	3 100
1991	51 300	11 400	26 133	7 000	700		2 300	4 100
1992	53 800	10 800	24 019	8 100	700		1 900	4 800
1993	55 200	12 300	16 817	10 500	800		2 000	4 400
1994	57 295	14 400	11 936	10 100	800		2 200	3 700
1995	56 298	17 000	10 042	10 500	800		2 200	3 700

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes concédées. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Chemins de fer: réseau principal SNCF (classique et TGV) y compris une estimation des investissements représentant la part française dans Eurotunnel ; cette estimation a été établie à partir des données calculées pour le Royaume-Uni. Le montant estimé de ces investissements est (en million de FF) le suivant 1987 : 1141, 1988 : 3876, 1989 : 5080, 1990 : 6102, 1991 : 6933, 1992 : 5719, 1993: 3317, 1994 : 2036, 1995 : 142.

4) Transports collectifs urbains (TCU): SNCF Ile-de-France, RATP (métro et RER), transport urbain public pour les villes autres que Paris.

## PAYS MEMBRE: FRANCE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

Aux Prix de 1995

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	41 215	7 806	12 229	6 475	480		1 185	1 762
1988	48 693	9 714	14 165	6 300	480		1 693	1 938
1989	49 736	10 235	15 727	5 250	480		1 693	2 291
1990	50 954	11 102	22 393	5 775	640		2 200	3 348
1991	52 519	11 622	26 712	7 175	640		2 370	4 229
1992	54 432	10 928	24 165	8 225	640		1 862	4 934
1993	55 823	12 316	16 876	10 675	799		2 031	4 581
1994	57 683	14 398	11 937	10 150	799		2 200	3 700
1995	56 298	17 000	10 042	10 500	799		2 200	3 700

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes concédées. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Chemins de fer: réseau principal SNCF (classique et TGV) y compris une estimation des investissements représentant la part française dans Eurotunnel ; cette estimation a été établie à partir des données calculées pour le Royaume-Uni. Le montant estimé de ces investissements est (en million de FF) le suivant 1987 : 1141, 1988 : 3876, 1989 : 5080, 1990 : 6102, 1991 : 6933, 1992 : 5719, 1993: 3317, 1994 : 2036, 1995 : 142.

4) Transports collectifs urbains (TCU): SNCF Ile-de-France, RATP (métro et RER), TCU de province.

**PAYS MEMBRE: FRANCE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995 3)**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991	760 380	175 740	160 080	45 240	29 580		38 280	
1992								
1993								
1994								
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Année de référence : 1980.

## PAYS MEMBRE: FRANCE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport) 2)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	11	13
1988	8	8
1989	5	6
1990	8	8
1991	47	48
1992	31	31
1993	64	65
1994	62	63
1995	160	160

- 1) Investissements dans les chemins de fer.
- 2) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

**PAYS MEMBRE: FRANCE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 800	1 000	4 100	3 100				
1988	3 800	1 000	3 300	3 200				
1989	3 800	1 100	3 200	3 400				
1990	4 000	1 300	3 300	3 600				
1991	3 800	1 300	3 400	3 600				
1992	4 000	1 300	3 400	3 800				
1993	4 200	1 300	3 000	4 100				
1994	4 300	1 400	2 500	4 300				
1995	4 600	1 600	3 100	4 500				

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Ensemble du réseau ferroviaire.

4) SNCF Ile-de-France, RATP (métro et RER), TCU de province.

**PAYS MEMBRE: FRANCE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 423	1 245	4 650	3 683				
1988	4 245	1 067	3 616	3 545				
1989	4 245	1 245	3 444	3 933				
1990	4 245	1 422	3 444	4 050				
1991	4 068	1 422	3 444	3 600				
1992	4 245	1 422	3 444	3 763				
1993	4 423	1 422	2 928	4 259				
1994	4 423	1 422	2 410	4 575				
1995	4 600	1 600	3 100	4 500				

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Ensemble du réseau ferroviaire.

4) SNCF Ile-de-France, RATP (métro et RER), TCU de province.

## **13. GRÈCE**

### **13.1 Concepts et définitions statistiques**

La Grèce, avec une population de 10.5 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 7 857 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 80 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de drachmes grecs et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics.

Les indices des prix ne varient pas d'un mode de transport à l'autre, et très peu seulement selon les catégories de dépenses (investissement et entretien). Pour l'investissement, les prix ont augmenté de 335 pour cent entre 1985 et 1995, hausse inférieure au déflateur du produit intérieur brut.

### **13.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

## PAYS MEMBRE: GRÈCE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	24 192	4 664	14 704				1 329	1 662
1988	31 771	7 335	13 275				2 483	2 029
1989	43 895	12 460	17 352				2 324	3 982
1990	45 689	16 355	2 760				1 934	4 032
1991	55 830	21 709	34 010				2 371	3 389
1992	86 531	47 822	33 100				3 976	5 580
1993	121 528	74 360	47 020				6 122	9 028
1994	105 950	60 195	33 702				2 187	7 590
1995	156 213	77 097					5 774	8 252

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris le matériel roulant.

## PAYS MEMBRE: GRÈCE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	76 859	14 816	46 731				4 221	5 278
1988	83 242	19 216	34 789				6 504	5 313
1989	95 841	27 202	37 888				5 074	8 691
1990	83 515	29 893	50 570				3 535	6 400
1991	88 654	34 471	54 000				3 765	5 378
1992	121 565	67 182	46 497				5 582	7 839
1993	148 098	90 615	57 291				7 460	10 999
1994	114 487	65 043	36 419				2 361	8 199
1995	156 214	77 099					5 773	8 252

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris le matériel roulant.

## PAYS MEMBRE: GRÈCE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	82 800	74 360					1 378	9 028
1994	67 900	60 195					328	7 590
1995	86 200	77 097					2 504	8 252

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: GRÈCE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 196	800					7	80
1988	5 249	850					12	90
1989	6 000	1 150					3	120
1990	6 700	1 900					0	180
1991	7 700	2 250					14	260
1992	14 700	2 500					53	300
1993	20 900	2 800					29	500
1994	22 200	3 000					118	500
1995	23 300	3 500					40	900

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: GRÈCE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	13 330	2 539					22	255
1988	13 752	2 226					31	237
1989	6 578	2 509					4	263
1990	12 248	3 470					0	329
1991	12 226	3 570					22	413
1992	20 652	3 509					76	426
1993	25 469	3 409					36	615
1994	23 774	3 239					129	544
1995	23 300	3 500					40	900

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **14. HONGRIE**

### **14.1 Concepts et définitions statistiques**

La Hongrie, avec une population de 10.2 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 3 423 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 110 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux 1 à 8 ci-après sont exprimés en millions de forints hongrois et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports, des communications et de la gestion de l'eau.

L'indice des prix pour les oléoducs n'est pas le même que pour les autres modes de transport. Pour ces derniers, l'évolution des prix a été à peu près identique. Le déflateur du produit intérieur brut a moins augmenté que les dépenses d'investissement et d'entretien dans les transports. En 1994, le déflateur avait augmenté de 342 pour cent par rapport à 1985, tandis que les dépenses d'investissement et d'entretien concernant les routes et chemins de fer s'étaient accrues de 381 pour cent.

### **14.2 La politique et les infrastructures de transport**

La politique des transports adoptée par le Parlement hongrois en 1996 définit les principales mesures conduisant à des solutions rationnelles dans les transports, en harmonie avec l'homme et son environnement ; autrement dit, cette politique crée les conditions propices à "une mobilité durable" dans la société et l'économie. Par voie de conséquence, la politique hongroise des transports s'efforce de trouver un équilibre entre la liberté de mouvement des individus, l'accessibilité des divers moyens de transport et la protection de l'environnement, contribuant ainsi au développement socio-économique du pays, compte tenu de l'intention de la Hongrie d'adhérer à l'UE. L'objectif stratégique de la politique des transports est donc de faciliter l'intégration dans l'UE.

La coopération entre les pays est influencée, dans tous les secteurs de l'économie, par les relations dans les transports et les activités maritimes.

Pour réussir l'intégration dans l'économie mondiale, il faut développer les réseaux nationaux d'infrastructure en liaison avec les réseaux internationaux, et procéder à la restructuration et à la modernisation des réseaux en place.

Dans le secteur des transports hongrois, les infrastructures des réseaux sont dépassées et obsolètes, d'où une nécessité impérieuse de renouvellement. L'expérience acquise à l'échelle mondiale prouve que, pour parvenir à une croissance durable de l'économie, il faut d'abord et avant tout une augmentation substantielle de l'investissement dans les infrastructures essentielles, notamment celles des transports. En conséquence, dans le cadre de la politique hongroise des transports, on a conçu une stratégie de développement qui ne tient pas seulement compte des conditions nationales, mais aussi des tendances internationales et européennes.

Les priorités de la stratégie nationale prennent en considération la situation de la Hongrie et le contexte international, par exemple le processus d'intégration du marché intérieur de l'UE, le vif essor des échanges internationaux stimulés par la croissance économique et les corridors transeuropéens, autant de facteurs qui appellent une amélioration rapide des infrastructures. Il est essentiel, pour la

société et l'économie hongroises, de disposer de systèmes de transport efficaces, accessibles et concurrentiels, susceptibles de garantir la qualité de vie des citoyens et la prospérité des affaires.

Ces systèmes de transport sont des liaisons indispensables à la cohésion de l'UE, aussi bien du point de vue régional que social.

Les réseaux de transport transeuropéens (TEN), instruments au service de l'intégration des réseaux de transport, permettent de desservir toutes les régions sous couvert d'une planification coordonnée.

Etant donné que la coordination et la gestion du développement et du financement des infrastructures de transport relèvent de la compétence des pouvoirs publics, et resteront pendant longtemps encore sous leur tutelle, l'administration hongroise des transports a également élaboré son programme de développement.

L'activité s'articule autour des éléments du système de transport et des services correspondants.

Pour atteindre les objectifs nationaux, il faut une coordination étroite des programmes relatifs aux transports et au développement régional, exploitant la synergie des efforts déployés.

Les ressources financières sont limitées, aussi bien en termes absolus que pour des activités particulières. Cette contrainte détermine les priorités, qui sont d'assurer un entretien suffisant et/ou de remettre en état, par rapport aux normes d'origine, les réseaux ferroviaires et routiers.

L'Etat est responsable de l'expansion, de l'entretien et de l'exploitation des réseaux de transports publics d'intérêt national, tandis que les réseaux locaux sont du ressort des autorités locales et municipales.

Réseau routier : l'Etat est propriétaire et responsable des grandes routes nationales, sauf dans la région métropolitaine, tandis que les réseaux locaux relèvent de la compétence des autorités locales. (La densité du réseau autoroutier, mesurée en km/1 000 habitants est de 0.04, contre une moyenne européenne de 0.12 environ).

Réseau ferroviaire : les voies principales du réseau ferroviaire national et les installations auxiliaires appartiennent à l'Etat ; c'est donc au gouvernement central qu'incombe l'entretien et l'extension de ce réseau. En revanche, les voies ferroviaires publiques locales et les installations connexes, qui sont détenues par les autorités locales ou municipales, sont placées sous leur responsabilité. (La densité du réseau dépasse de quelque 22 pour cent la moyenne européenne).

Voies navigables : les infrastructures de base (voies navigables et ports publics d'intérêt national) sont détenues par l'Etat et leur exploitation relève de sa compétence. Les ports d'intérêt régional ou local sont exploités par des entreprises ou par les autorités locales et municipales. (La densité portuaire est de 1 port/100 km, contre une moyenne européenne de 1 port/30-40 km).

Terminaux et centres de services logistiques : dans ce domaine, les terrains sont accessibles à tous. Les infrastructures de base et les liaisons route-rail doivent être garanties par l'Etat, mais il appartient au secteur privé de mettre en place les installations nécessaires à l'exploitation.

Transport aérien : les aéroports publics internationaux et militaires, leurs installations et les systèmes garantissant la sécurité appartiennent à l'Etat et relèvent de sa compétence. La création d'aéroports ou

d'aérodromes locaux ou régionaux pour le tourisme et l'aviation générale est du ressort d'entreprises locales ou des autorités locales et municipales. (Le principal aéroport international est celui de Budapest-Ferihegy ; il existe en outre plus de 50 petits aéroports).

Les pouvoirs publics hongrois resteront chargés de la modernisation des réseaux et des modes de transport pour garantir une expansion coordonnée et une libéralisation progressive du secteur.

Il faut simultanément moderniser le réseau ferroviaire et étendre le réseau autoroutier. Les projets liés aux réseaux de transport transeuropéens (TEN) sont prioritaires en Hongrie. Presque tous les grands projets nationaux de développement concernent ces corridors, que l'on peut considérer comme étant non seulement des artères internationales importantes, mais aussi l'ossature des réseaux nationaux.

Le gouvernement hongrois a pour objectif de créer un réseau d'infrastructures modernisé, concurrentiel à l'échelle internationale et conforme aux exigences comme à la norme régissant les infrastructures des pays développés. Compte tenu de cet objectif, dans le cadre de la mise en oeuvre programmée du projet de développement des transports, on construira 120 km d'autoroutes et 265 km de routes express à deux voies, et on modernisera ou remettra à niveau 256 km de voies ferrées. La politique hongroise accorde beaucoup d'importance à la demande intérieure aussi bien qu'à celle de transit. La Hongrie souhaite vivement devenir un pays où règne la transparence, jouant pleinement son rôle de transit en Europe.

1. La politique de développement des infrastructures de transport de la Hongrie dans la période 1985-1995 est radicalement différente de celle de 1990, année où s'amorçait la transition vers une économie de marché.

En 1992, les responsables des transports ont élaboré les thèses sur lesquelles repose la nouvelle politique des transports. Compte tenu de l'harmonisation à l'échelon national et des observations émanant d'organisations internationales et avancées par des experts, le gouvernement a adopté en 1995 la nouvelle doctrine hongroise en matière de politique des transports. Le Parlement de la République hongroise a arrêté une décision relative à la politique des transports de la Hongrie et aux principales tâches que nécessite sa mise en oeuvre, sous l'intitulé 68.1/1996(VII.9.)OGY.

C'est surtout dans le cadre des trois premières des cinq grandes orientations stratégiques pour les transports qu'il est question de la création et de l'entretien des infrastructures.

### ***Principales orientations stratégiques :***

- promouvoir l'intégration dans la Communauté européenne,
  - améliorer les conditions de la coopération avec les pays limitrophes,
  - encourager dans le pays un développement régional plus équilibré,
  - protéger la vie humaine et l'environnement,
  - assurer une exploitation efficiente et conforme aux lois du marché du système des transports.
2. Les facteurs décrits ci-après ont influencé le développement des infrastructures de transport de la Hongrie compte tenu des aspects relatifs à la demande et aux caractéristiques du marché :

En Hongrie, le produit intérieur brut (PIB) a reculé de 20 pour cent au total entre 1990 et 1993, puis il a augmenté de 3-4 pour cent entre 1994 et 1996.

Le transport de voyageurs a diminué plus lentement que le PIB, tandis que celui de marchandises accusait une baisse plus rapide.

Pendant la décennie 1985-1995, dans l'ensemble des services de transport, les parts du transport individuel et du transport aérien ont augmenté, celle du transport par autobus n'a pas varié et celles du trafic par chemin de fer, tramway urbain et métropolitain ont régressé.

S'agissant du transport de voyageurs mesuré en voyageurs-kilomètres en Hongrie, la répartition modale en 1995 était la suivante : 83 pour cent pour le transport routier public, 11 pour cent pour le transport ferroviaire, 3 pour cent pour le tramway urbain et le métropolitain, 3 pour cent pour le transport aérien et moins de 0.1 pour cent pour le transport par voies navigables. La part du transport individuel s'établissait à 53 pour cent.

La structure modale du transport de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres (transport maritime non compris) se présentait comme suit : 49.9 pour cent pour le transport routier public, 29.7 pour cent pour le transport ferroviaire, 13.7 pour cent pour le transport par conduites et 6.7 pour cent pour le transport intérieur par eau (ferries inclus à partir de 1995). (Le pourcentage revenant au transport intérieur par bateau n'atteint pas 4 pour cent si l'on exclut les ferries).

A la fin du millénaire, les chiffres du transport de voyageurs, mesuré en voyageurs-kilomètres, seront inférieurs à ceux de 1990. A l'horizon 2010, ils approcheront mais n'atteindront pas encore les niveaux de 1990.

A la fin du millénaire, les chiffres du transport de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, seront considérablement inférieurs à ceux de 1990. A l'horizon 2010, ils seront proches de ceux de 1990 mais n'atteindront pas encore leurs niveaux.

3. En application de la décision de 1996 arrêté par le Parlement eu égard à la politique des transports, le Ministère des transports, des télécommunications et de la gestion de l'eau a mis au point un programme de mesures visant les tâches les plus importantes à accomplir, et le plan décennal de développement du réseau d'infrastructures de transport (qui s'étend jusqu'en 2007) a été adopté en 1997.

Parallèlement à la croissance économique, l'expansion des infrastructures de transport devrait s'accélérer, conformément aux prévisions énoncées dans le document "Agenda 2000", et aller de pair avec la poursuite de la mise en place des corridors de transport paneuropéens, tels que modifiés à Helsinki s'agissant des tronçons qui traversent la Hongrie.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 443	1 419	4 497	3 685	450			
1988	4 530	1 293	4 470	3 114	585			
1989	4 555	2 023	4 034	3 933	498			
1990	7 645	3 070	3 782	2 394	204			773
1991	7 395	5 624	5 823	4 822	113	24		644
1992	17 109	6 341	4 191	5 442	329	9		2 072
1993	24 632	10 554	4 085	4 431	177	5		16 000
1994	33 066	9 955	9 358	7 057	155	401		3 702
1995	21 574	9 223	13 988	9 689	133	150		5 496

1) Y compris routes urbaines pour les années 1993, 1994 et 1995.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	23 988	7 661	24 279	19 896	2 382			
1988	21 162	6 044	20 880	14 546	2 678			
1989	18 193	8 025	18 506	18 045	1 947			
1990	23 681	9 513	11 715	7 418	617			2 393
1991	16 971	12 909	13 362	11 065	254	56		1 474
1992	31 930	11 834	7 820	10 152	599	19		3 861
1993	37 514	16 057	6 221	6 745	266	13		24 353
1994	42 397	12 767	11 998	9 047	193	519		4 743
1995	21 574	9 223	13 988	9 689	133	150		5 496

1) Y compris routes urbaines pour les années 1993, 1994 et 1995.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990			101 600	44 200	5 800	5 950		6 500
1991			103 100	51 500	4 700	5 960		7 700
1992			94 700	82 900	5 000	5 980		14 800
1993			405 100	90 500	5 700	5 970		19 400
1994			421 700	92 800	6 700	5 975		19 300
1995			468 200	100 100	7 500	6 120		19 900

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Une réévaluation des actifs ferroviaires a eu lieu en 1992.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990			314 746	136 877	17 975	19 820		18 894
1991			236 602	118 143	10 790	14 709		17 666
1992			176 713	168 732	9 333	12 001		27 613
1993			616 946	137 772	8 685	9 777		29 544
1994			546 849	118 939	8 593	8 237		24 744
1995			468 200	100 099	7 500	6 120		19 900

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Une réévaluation des actifs ferroviaires a eu lieu en 1992.

## PAYS MEMBRE: HONGRIE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990	70.00	216.81
1991	77.00	179.65
1992	144.00	266.37
1993	690.00	1 053.10
1994	790.00	1 015.93
1995	700.00	700.00

1) Investissements pour les transports de conteneurs.

## PAYS MEMBRE: HONGRIE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1993		10 544	4 800		177			16 000
1994		9 955	5 200		155			3 703
1995		9 223	6 800		133			5 496

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport 2)**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	5 224	297	10 180			31		
1988	6 339	373	10 112			43		
1989	3 196	106	11 257			48		
1990	5 487	570	11 341	8 300	7 600	63		1 380
1991	6 329	314	12 702	9 850	7 700	90		1 810
1992	8 749	271	10 545	11 400	5 700	79		2 470
1993	12 539	417	12 049	13 590	6 000	90		3 080
1994	17 814	608	16 625	17 090	7 300	97		3 690
1995	15 935	568	22 680	20 680	7 900	143		4 680

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Y compris dépenses d'exploitation.

3) Estimations pour 1990 et 1991.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport 2)**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	28 204	1 605	49 492			168		
1988	29 611	1 741	46 797			199		
1989	12 763	426	44 541			193		
1990	16 997	1 766	34 802	24 262	23 546	199		4 279
1991	14 522	1 093	28 879	21 222	17 670	205		4 155
1992	16 324	506	19 495	20 074	10 634	149		4 612
1993	19 095	636	18 175	17 506	9 134	137		4 692
1994	22 841	778	21 127	20 674	9 357	124		4 736
1995	15 935	568	22 680	20 680	7 900	143		4 680

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Y compris dépenses d'exploitation.

3) Estimations pour 1990 et 1991.

## **15. IRLANDE**

### **15.1 Concepts et définitions statistiques**

L'Irlande, avec une population de 3.6 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 12 387 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 52 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de livres irlandaises et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Department of Public Enterprise.

Le déflateur du produit intérieur brut s'est accru de 28.6 pour cent entre 1985 et 1995. Cet accroissement est le même que celui des dépenses d'investissement dans le réseau routier, mais légèrement inférieur à l'augmentation des prix pour l'investissement dans l'infrastructure ferroviaire.

### **15.2 La politique et les infrastructures de transport**

#### *Les ports*

L'Etat irlandais et l'Union européenne ont consacré des investissements importants aux ports irlandais. Un programme de modernisation et d'expansion, lorsqu'il sera exécuté, aura représenté un investissement de quelque 220 millions de livres irlandaises au cours de la décennie s'achevant en 1999.

D'une manière générale, l'investissement a été destiné à atténuer les inconvénients économiques de la situation géographique périphérique de l'Irlande, en améliorant les installations portuaires et en augmentant l'efficacité de l'exploitation des ports. L'objectif est de réduire de 15 pour cent au moins en termes réels les coûts afférents aux ports et aux activités maritimes, ce qui renforcera l'aptitude du pays à affronter la concurrence sur le marché intérieur de l'UE.

La loi de 1996 sur les ports (Harbours Act) met en place un cadre moderne de gestion pour les principaux ports irlandais et leur accorde la liberté de faire évoluer leurs services pour les axer davantage sur les attentes de la clientèle.

Chaque port aura la possibilité de devenir une société véritablement autonome, contrôlant ses propres activités et assurant des services efficaces et rentables pour répondre aux besoins de ses clients, de l'Etat et de l'économie nationale.

#### *Le réseau routier*

Selon les normes européennes, l'Irlande possède un réseau très dense de voies publiques. Il y a à peu près deux fois plus de kilomètres de routes par mille habitants que la Belgique, le Danemark ou la France, et plus de trois fois plus que l'Espagne, l'Italie ou les Pays-Bas. La faible densité de population et le taux d'urbanisation relativement bas (la moitié environ seulement de la population vit dans les centres urbains) expliquent la forte dépendance à l'égard du réseau routier et l'étendue de celui-ci.

Le réseau routier peut être réparti en quatre catégories :

- Les routes nationales primaires constituent les grands axes de liaison à longue distance entre les principaux ports et aéroports, les agglomérations et les villes importantes, desservant les principales régions géographiques et un pourcentage élevé de la population. Elles représentent 3 pour cent du réseau routier, mais assurent 27 pour cent du trafic routier total. Deux tiers du trafic des routes nationales primaires est de caractère professionnel et de l'ordre d'un sixième est composé de véhicules utilitaires lourds. Le transport de marchandises représente 20 pour cent du total des véhicules-kilomètres parcourus sur ces routes.
- Les routes nationales secondaires (3 pour cent du réseau et 11 pour cent du trafic routier) sont des routes de liaison à moyenne distance entre villes importantes, desservant des zones géographiques moyennes à grandes et se raccordant aux routes nationales primaires pour former un réseau maillé homogène.
- Les routes régionales (11 pour cent du réseau et 24 pour cent du trafic routier) sont les principaux embranchements qui alimentent les routes nationales et assurent les liaisons entre celles-ci.
- Les routes locales (83 pour cent du réseau et 38 pour cent du trafic routier) comprennent toutes les voies rurales et urbaines autres que celles, classées comme nationales ou régionales.

### ***Importance des routes en Irlande***

Les routes jouent un rôle important parce que :

- l'Irlande est une île de faible superficie ;
- la population et les activités économiques sont très dispersées et les trajets moyens sont relativement courts. En 1992, près de la moitié du fret routier était transporté sur moins de 24 kilomètres ;
- le rail ne représente pas une solution viable dans ces conditions. Les réseaux ferroviaires européens relient de très grands centres de population (comme Londres-Birmingham, Paris-Lyon, Munich-Francfort-Cologne). La densité de population de l'Irlande est la plus faible d'Europe, et deux villes seulement dépassent 100 000 habitants. En outre, les chemins de fer ne deviennent vraiment efficaces que sur des distances supérieures à 250 km, sans transbordements, coûteux ou inefficients ;
- la fabrication de produits à forte valeur ajoutée est essentielle au progrès économique de l'Irlande. Ces produits sont généralement transportés en conteneur. Du fait de la dispersion de l'habitat et des installations de production, les volumes transportés sont relativement faibles, l'éventail des origines et des destinations est plus large et la rapidité de livraison est d'une importance capitale. Le transport routier est par conséquent le seul mode viable pour la majorité de ces échanges : il offre la souplesse qu'exige le transport par charges unitaires.

### ***Investissement dans les routes nationales***

Dans la période qui a précédé la deuxième Guerre mondiale, les routes n'ont bénéficié que de ressources limitées, du fait des difficultés économiques et du très faible volume de trafic. Dans les

années qui ont immédiatement suivi la deuxième Guerre mondiale, le reste de l'Europe et l'Amérique du Nord se sont engagés dans de vastes programmes de construction routière. Dans le cas de l'Irlande, les problèmes économiques des années 50 et le caractère largement rural du peuplement ont toutefois conduit à suivre une voie différente. Le très important réseau de routes rurales a connu de grands progrès entre la fin des années 50 et le début des années 70, mais ce n'est pas avant 1979 que l'on a adopté le premier programme pluriannuel de développement du réseau interurbain. Il a été suivi par un second programme en 1985 mais les deux programmes ont malheureusement souffert de l'absence d'un engagement financier à long terme.

Un changement fondamental est intervenu en 1989 avec l'adoption du premier programme intégré de transport de l'Irlande, le Programme opérationnel pour la périphéralité ou OPP (1989-1993). Plus de 600 millions de livres irlandaises (£Ir) ont été affectées au titre de ce programme à l'amélioration du réseau routier, quelque 70 pour cent du financement étant assuré par l'Union européenne dans le cadre du Fonds européen de développement régional.

A la suite de la réussite de l'OPP, le Programme opérationnel pour le transport, convenu avec l'Union européenne, fournit le cadre des investissements dans le réseau des routes nationales pour les années 1994-99. Ces routes bénéficieront au cours de cette période d'investissements atteignant 1.2 milliard de £Ir, soit une moyenne de 200 millions par an. Le Service national des routes, créé en 1994, a la responsabilité juridique de la gestion stratégique du programme relatif aux routes nationales et de l'attribution de subventions à des projets déterminés intéressant le réseau des routes nationales. Les investissements dans les routes nationales sont mis en oeuvre dans une optique de réseau et non au coup par coup. La stratégie de développement des routes nationales primaires doit se concentrer sur quatre axes clés et allouer au moins 70 pour cent des dépenses totales consacrées aux routes nationales primaires à ces axes, en accordant la priorité aux investissements qui offrent les plus grands avantages économiques. Ces quatre axes stratégiques sont :

- nord-sud : Belfast-Dublin-Rosslare-Waterford-Cork,
- sud-ouest : Dublin-Limerick-Shannon et Cork,
- est-ouest : Dublin-Galway et Sligo,
- ouest : Sligo-Galway-Limerick-Waterford-Rosslare.

La stratégie relative aux routes nationales secondaires doit se concentrer sur un petit nombre de routes qui revêtent une importance particulière pour le développement économique. Les investissements dans le réseau des routes nationales sont passés de 195 millions de £Ir en 1994 à plus de 260 millions en 1997.

A l'expiration du programme en cours en 1999, il demeurera nécessaire d'investir massivement dans les routes, celles-ci assurant au moins 89 pour cent du trafic total de marchandises et 96 pour cent du trafic de voyageurs. Les excellentes performances de l'économie irlandaise au cours des quelques dernières années se sont notamment traduites par de plus fortes contraintes pour le réseau routier, le trafic de 1999 devant dépasser de 42 pour cent celui de 1993. Selon les données actuelles, les investissements futurs dans le réseau des routes nationales devraient largement dépasser les 4 milliards de £Ir : cette somme couvrira les améliorations nécessaires du réseau interurbain, les contournements et les autres travaux devant assurer la mise en place d'un réseau cohérent à l'horizon 2015.

### ***Autres routes***

Le réseau routier autre que national présente un certain nombre de caractéristiques :

- En Irlande, la longueur des routes ne relevant pas du réseau national par 1 000 habitants (25.68 km) est plus de trois fois supérieure à la moyenne de l'UE (8.51 km) et près de deux fois supérieure à celle de tout autre Etat Membre ;
- La longueur du réseau des routes non nationales est estimée à près de 90 000 km pour l'ensemble du pays ;
- Un certain nombre de facteurs expliquent le mauvais état actuel de ces routes (charge à l'essieu, intensification de l'agriculture, développement de l'industrie et de la sylviculture, fortes précipitations, modes de développement de l'habitat, etc.), mais la racine du problème est le manque de moyens financiers.

### ***Importance des autres routes***

Les routes régionales et locales jouent un important rôle économique dans le contexte irlandais et remplissent aussi d'utiles fonctions de caractère social et collectif.

Si le réseau des routes autres que nationales revêt une importance économique particulière en Irlande, c'est parce que :

- les activités participant au développement industriel sont largement dispersées dans le pays ;
- le tourisme, activité économique très importante, est dispersé par nature, et présente une importance particulière dans l'Ouest, partie la moins densément peuplée du pays ;
- l'agriculture revêt une importance beaucoup plus grande que dans le reste de l'UE, représentant 9 pour cent du PIB (trois fois la moyenne de l'UE).

Le réseau des routes autres que nationales procure la mobilité nécessaire à l'économie locale et assure des liens vitaux avec le réseau stratégique de routes nationales et avec les ports et aéroports qui relient l'Irlande à l'économie européenne dans son ensemble.

### ***Investissement dans les autres routes***

L'investissement de l'Etat dans le réseau des routes non nationales a progressé de 77 millions de £Ir en 1993 à près de 178 millions de £Ir en 1997. Le doublement des dépenses publiques depuis 1993 répond à l'état inacceptable d'une grande partie de ce réseau, qui bénéficie aussi d'un financement européen. Dans le cadre du Programme opérationnel pour le transport, les travaux d'amélioration des routes ne relevant pas du réseau national sont axés sur la remise en état des voies qui apportent une contribution notable au développement économique local et à la création d'emplois. Des crédits totaux de 225 millions de £Ir (aux prix de 1994) sont disponibles sur la période du Programme pour améliorer à cette fin les routes non nationales.

## PAYS MEMBRE: IRLANDE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	110		10.4				2.98	11
1988	105		10.2				1.71	24
1989	149		11.0				2.72	18
1990	178		12.1				3.19	22
1991	192		10.7				11.84	32
1992	219		15.6				9.21	19
1993	302		25.4				13.90	28
1994	243		28.7				23.84	
1995	283		29.3				29.90	

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: IRLANDE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	131		12.9				3.6	12.9
1988	121		12.4				2.1	28.3
1989	169		12.9				3.2	20.6
1990	199		13.7				3.6	24.4
1991	214		11.7				13.1	34.7
1992	241		16.6				10.1	20.6
1993	322		26.6				14.8	28.3
1994	250		29.4				24.4	
1995	283		29.3				29.9	

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: IRLANDE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1993			25.4					
1994			28.7					
1995			29.3					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: IRLANDE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987			3.6					
1988			5.4					
1989			5.5					
1990			5.9					
1991			4.6					
1992			4.9					
1993			6.2					
1994			6.0					
1995			9.5					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Les données pour 1987 ne concernent qu'une partie de l'année.

**PAYS MEMBRE: IRLANDE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987			4.5					
1988			6.6					
1989			6.4					
1990			6.7					
1991			5.1					
1992			5.2					
1993			6.6					
1994			6.2					
1995			9.5					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Les données pour 1987 ne concernent qu'une partie de l'année.

## **16. ITALIE**

### **16.1 Concepts et définitions statistiques**

L'Italie, avec une population de 57.7 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 15 066 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 196 habitants par km<sup>2</sup>.

Le tableau 1 suivant est exprimé en millions de liras italiennes et a été transmis par le Ministère du Transport et de la Navigation. Le déflateur du produit intérieur brut a été utilisé pour élaborer le tableau 2.

### **16.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

## PAYS MEMBRE: ITALIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	6 759 000		3 998 000	98 000	59 000		541 000	319 000
1988	8 278 000		4 341 000	97 000	42 000		503 000	347 000
1989	8 990 000		3 873 000	187 000	35 000		719 000	466 000
1990	11 254 000		3 053 000	347 000	39 000		644 000	553 000
1991	12 469 000		2 622 000	246 000	29 000		756 000	680 000
1992	13 120 000		3 374 000	196 000	46 000		590 000	790 000
1993	11 783 000		3 269 000	309 000	31 000		603 000	520 000
1994	10 519 000		2 547 000	416 000	21 000		439 000	687 000
1995	7 910 000		2 824 000	364 000	12 000		554 000	552 000

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: ITALIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	10 546 107		6 238 103	152 910	92 058		844 125	497 738
1988	12 104 108		6 347 419	141 834	61 412		735 489	507 384
1989	12 367 588		5 328 106	257 257	48 150		989 132	641 079
1990	14 382 109		3 901 597	443 450	49 840		823 003	706 709
1991	14 796 487		3 111 428	291 919	34 413		897 116	806 930
1992	14 876 970		3 825 831	222 247	52 160		669 010	895 793
1993	12 793 702		3 549 403	335 505	33 659		654 723	564 604
1994	11 035 388		2 674 577	436 837	22 052		460 989	721 411
1995	7 910 000		2 824 000	364 000	12 000		554 000	552 000

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## 17. LETTONIE

### 17.1 Concepts et définitions statistiques

La Lettonie, avec une population de 2.5 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 1 240 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 39 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de lats lettons et les tableaux en prix courants ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports.

Les tableaux en prix constants ont été calculés aux fins de la présente publication sur la base du déflateur du produit intérieur brut, en prenant 1995 pour année de référence. L'évolution a été la suivante :

1993	61.84
1994	85.53
1995	100.00

### 17.2 La politique et les infrastructures de transport

La situation géographique de la Lettonie - mer Baltique d'un côté ; frontières avec la Russie, l'Estonie, la Lituanie et le Bélarus de l'autre - a permis à la Lettonie, pourtant relativement petit, de se positionner comme un important maillon du réseau de transport entre l'Est et l'Ouest. Le volume de marchandises manutentionnées dans les ports lettons a dépassé 50 millions de tonnes en 1997. La contribution des industries et des services de transport et de logistique au PIB du pays a été d'environ 20 pour cent en 1996 et elle est en augmentation. Le secteur des transports et des communications est l'un des plus dynamiques et est à l'origine de 35 pour cent de tous les investissements étrangers directs. En outre, les transports à eux seuls produisent près de la moitié des recettes du pays en devises.

La Lettonie dispose d'un réseau de transport relativement développé : trois ports principaux, un réseau ferroviaire et routier étendu, des oléoducs et un aéroport international. C'est ce réseau qui dans une large mesure détermine la politique de la Lettonie en matière de transport et de transit. Etant donné que le pays est redevenu indépendant en 1990, le gouvernement a décidé de faire de la promotion du trafic de transit une priorité permanente. L'infrastructure de transport est beaucoup trop importante pour les seuls besoins intérieurs et elle sert principalement au trafic de transit est-ouest. Le secteur portuaire détermine dans une large mesure la demande globale de transport ainsi que la politique de transport et de transit; près de 80 pour cent du trafic ferroviaire de marchandises et 70 pour cent du trafic routier de marchandises sont directement attribuables aux flux de transit.

La demande de services de transport et d'infrastructures connexes constitue la base du programme de transport et d'investissement. Les principaux efforts à court terme (d'ici à 2000) visent essentiellement à mettre à niveau et à moderniser l'infrastructure de transport terrestre en place, afin de faire face aux volumes de trafic prévus. Dans le même temps, de nouveaux investissements dans les infrastructures portuaires permettront d'absorber plus efficacement des volumes de marchandises plus importants en utilisant des technologies plus rentables.

Le 14 novembre 1995, le Cabinet des Ministres de la République de Lettonie a approuvé le Programme national de développement des transports pour la période 1996-2010, qui comprend un sous-programme spécial consacré au développement du transit et des services à valeur ajoutée. Afin de développer les corridors de transit du pays et de renforcer sa position dans la région, les investissements publics et privés dans les transports et les activités de transit connexes -- infrastructures ou services -- pourraient atteindre 6 milliards de dollars d'ici à 2010. Il s'agit notamment d'investissements dans les infrastructures portuaires et ferroviaires et dans le secteur de l'aviation, ainsi que dans la construction d'une nouvelle conduite vers le port de Ventspils.

### ***But principal, objectifs spécifiques et tâches du Programme national***

Le but principal du Programme national de développement des transports est d'assurer le développement programmé d'un système de transport efficace en vue de répondre aux besoins quantitatifs et qualitatifs en augmentation constante de l'économie et de la population, en toute sécurité, en offrant les garanties voulues et à un coût raisonnable.

Pour atteindre ce but, le programme énonce les principales orientations et tâches stratégiques suivantes :

- entretien et développement de l'infrastructure de transport selon les normes de qualité établies;
- amélioration du transport de voyageurs et de marchandises ;
- mise à niveau de la flotte de transport, renouvellement systématique des véhicules et équipements obsolètes, dépassés, et nocifs pour l'environnement ;
- développement du transport international (exportations, importations, transit) et établissement de corridors de transport ;
- intégration des réseaux de transport, construction de voies d'accès et raccordement des ports et des gares ;
- coordination des modes de transport, amélioration du transport combiné ;
- coopération avec les pays voisins et intégration au système de transport européen ;
- aménagement de terminaux de marchandises, établissement de centres de distribution de marchandises et d'entrepôts, coopération entre ces terminaux et ces centres, et développement de la logistique ;
- amélioration de la sécurité dans les transports;
- établissement d'un système de transport respectueux de l'environnement et amélioration du transport des marchandises dangereuses ;
- développement des statistiques de transport et de l'infrastructure d'information ;
- perfectionnement de la réglementation des transports;
- développement de l'éducation et de la formation scientifique.

Le but principal du Programme national de développement des transports englobe les objectifs spécifiques et les tâches ci-après :

- entretenir, remettre en état et développer les infrastructures de transport (routes et gares routières, chemins de fer et gares, ports maritimes, aéroports et terrains d'aviation, pistes et systèmes de contrôle de la circulation aérienne) pour qu'elles répondent aux besoins sociaux et économiques du pays ;
- établir un système efficace de transport de voyageurs et de marchandises capable de répondre aux besoins de la population et de l'économie ;
- accroître les activités de transport international (exportations, importations, transit) susceptibles de favoriser le bien-être de la population et la croissance de l'économie ; établir des corridors de transport permettant de multiplier les possibilités d'utilisation conjuguée plus efficace de l'infrastructure de transport national, du parc de véhicules et du réseau de télécommunication au service des activités de transport international afin de favoriser le développement des différents secteurs de l'économie lettone, notamment le tourisme.
- intégrer les systèmes de transport :
  - par le raccordement des différents éléments du réseau de transport, la construction de routes d'accès (notamment aux installations portuaires et ferroviaires), la coordination des ports maritimes, des aéroports, et des gares routières et ferroviaires, et l'établissement d'une base de données ;
  - par des mesures visant à assurer les liens nécessaires entre les modes de transport, et par le développement du transport combiné ;
  - par le développement de la logistique, l'aménagement et le développement de terminaux de marchandises, de centres de distribution de marchandises et d'entrepôts ;
  - par la coopération avec les pays voisins et par l'intégration au système de transport européen ;
- veiller à ce que tous les modes de transport offrent un niveau élevé de fiabilité et de sécurité;
- établir un système de transport rationnel et respectueux de l'environnement, en développant l'infrastructure des transports, en régulant les modes de transport et le trafic correspondant et en favorisant certains modes, en incitant à utiliser des carburants et des lubrifiants de grande qualité, en réduisant l'impact de tous les modes de transport sur l'environnement, et en améliorant le transport des marchandises dangereuses ;
- établir un système d'information et de statistiques des transports capable de fournir à tous les fournisseurs et clients des services de transport une information opérationnelle, sous la forme la plus commode et la plus précise possible; toutes les institutions et organisations liées au transport pourraient utiliser ces données dans leurs analyses, leur planification, leurs prévisions et leurs décisions;

- mettre en place un système harmonisé de réglementation des transports en vue d'encadrer efficacement les activités du secteur, de combler le vide juridique et d'établir les bases juridiques de la mise en oeuvre des programmes nationaux de développement du secteur des transports;
- faire en sorte que le secteur des transports dispose d'un effectif suffisant de spécialistes qualifiés et soit appuyé par des travaux de recherche appliquée et fondamentale de grande qualité, en améliorant la formation professionnelle, les qualifications, le perfectionnement, le niveau d'instruction ainsi que la formation des scientifiques et en faisant une plus large place aux sciences fondamentales et appliquées.

## PAYS MEMBRE: LETTONIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1.24		1.02				4.20	1.60
1994	1.24		3.22				7.50	3.64
1995	2.27		7.61				8.60	8.66

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

3) Y compris chemins de fer suburbains.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	2.00		1.65				6.79	2.59
1994	1.44		3.76				8.77	4.26
1995	2.27		7.61				8.60	8.66

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

3) Y compris chemins de fer suburbains.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	182.86		42.79				5.70	5.80
1994	179.38		43.28				9.10	7.10
1995	182.25		43.78				27.40	7.90

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	295.70		69.19				9.22	9.38
1994	209.73		50.60				10.64	8.30
1995	182.25		43.78				27.40	7.90

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	2.24		13.32				2.00	3.10
1994	4.12		18.25				1.60	4.40
1995	2.20		21.55				2.70	4.40

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	3.62		21.54				3.23	5.01
1994	4.82		21.34				1.87	5.14
1995	2.20		21.55				2.70	4.40

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

## 18. LITUANIE

### 18.1 Concepts et définitions statistiques

La Lituanie, avec une population de 3.7 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 952 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 57 habitants par km<sup>2</sup>.

Le Ministère des transports a envoyé une série complète de tableaux statistiques (1 à 8) en Litas, la nouvelle monnaie nationale introduite en 1993. Les données en prix constants qui étaient initialement établies sur la base des prix de 1993 ont été recalculées pour cette publication en prenant pour base les prix de 1995 et en utilisant le déflateur du produit intérieur brut.

1993	48.47
1994	73.39
1995	100.00

### 18.2 La politique et les infrastructures de transport

La situation géographique de la Lituanie a déterminé son rôle historique d'intermédiaire dans les relations économiques entre l'Est et l'Ouest. Ce rôle acquiert une importance primordiale au moment où la Lituanie, candidate à l'adhésion à part entière à l'Union européenne, a toutes les chances de devenir un important centre régional sur la côte orientale de la mer Baltique. Le réseau de transport dense et bien équilibré de ce pays, formé de routes, de voies ferrées, d'installations portuaires et de compagnies de transport maritime et aérien, assure des services de transit pour les marchandises et les voyageurs, dont les flux ont récemment augmenté. La qualité de ces services n'est toutefois pas suffisamment élevée, du point de vue de l'interopérabilité contemporaine. C'est pourquoi la modernisation du secteur des transports et son harmonisation avec les règlements et les normes de l'Europe occidentale constituent l'une des priorités de la politique économique de la Lituanie.

Les changements politiques en Europe orientale ont stimulé une réforme dynamique de l'économie lituanienne et l'ont orientée vers une étroite coopération avec les autres pays en transition et avec les Etats occidentaux, à l'échelle régionale et paneuropéenne. Cette évolution a joué un rôle notable dans les changements structurels que connaissent les courants de trafic et l'exploitation des transports, et a exigé en même temps que l'on définisse une nouvelle politique nationale des transports.

Au début de 1994, le Gouvernement a approuvé le Programme national de développement des transports jusqu'en l'an 2010, qui définit les grands axes suivants de la politique nationale des transports :

- intégrer le réseau national de transport, par des couloirs internationaux de transport multimodal, dans le réseau de transport et le marché des services de transport de l'Europe occidentale, tout en maintenant les relations de transport traditionnellement intenses avec les pays de la CEI ;
- harmoniser les fondements juridiques de la réglementation des activités de transport avec les lois et réglementations de l'UE ;

- privatiser les entreprises d’Etat qui assurent des services commerciaux et mettre fin à leur situation de monopole, en vue de créer un marché ouvert des transports et de promouvoir l’investissement de capitaux privés dans le secteur des transports ;
- assurer la stabilité des éléments stratégiques de l’infrastructure de transport, la reconstruction de ceux-ci et leur mise en valeur, en y consacrant les investissements publics nécessaires.

Pour mettre en oeuvre le Programme national, on procède à une réforme technique et institutionnelle du secteur lituanien des transports, qui suppose une reconstruction et une modernisation de l’infrastructure, une restructuration des modes de transport et d’un certain nombre d’entreprises, et une harmonisation de la législation et des normes techniques avec les exigences de l’UE. Ces mesures visent à contribuer, dans toute la mesure du possible, à l’accélération de l’harmonisation économique et sociale dans la région de la Baltique et dans l’Europe entière, les transports et les communications jouant un rôle essentiel dans la réalisation d’un développement durable. La Lituanie prend une part active aux travaux des organisations internationales et des groupes de travail spéciaux qui définissent les priorités en matière de développement des transports en Europe.

Un appui financier est recherché auprès des institutions financières internationales (IFI) afin d’accélérer le développement de l’infrastructure de transport. Les principaux éléments de l’infrastructure nationale de transport figurent sur la liste des projets prioritaires relatifs au réseau de transport de l’UE. La viabilité économique des projets leur vaut une reconnaissance et un appui au niveau international. Depuis 1992, les IFI (BERD, JEXIM, BEI, Banque Mondiale et NIB) ont engagé ou prévu d’engager quelque 170 millions d’US\$ de prêts. En plus de IFI, l’UE accorde également une aide dans le cadre du Programme PHARE. De l’ordre de 43 millions d’US\$ de dons sont déjà utilisés.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	63.0		3.9		0.6		1.5	13.9
1994	77.0		9.1		1.3		7.2	38.2
1995	66.0		23.2		3.6		47.8	97.7

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	130.0		8.0		1.2		3.1	28.7
1994	104.9		12.3		1.8		9.8	52.1
1995	66.0		23.2		3.6		47.8	97.7

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports 4)
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	97.71		55.62		0.47		3.95	8.01
1994	1 500.00		517.91		6.32		64.17	44.94
1995	1 900.00		723.25		9.84		168.41	72.75

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : Coût d'achat avec dépréciation en fonction des progrès techniques.

4) Trois aéroports internationaux : Vilnius, Kaunas et Palanga.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports 4)
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	201.60		114.75		0.97		8.15	16.53
1994	2 044.00		705.70		8.61		87.44	61.23
1995	1 900.00		723.25		9.84		168.41	72.75

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : Coût d'achat avec dépréciation en fonction des progrès techniques.

4) Trois aéroports internationaux : Vilnius, Kaunas et Palanga.

## PAYS MEMBRE: LITUANIE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990		
1991		
1992		
1993	0.03	0.05
1994	0.11	0.16
1995	1.63	1.63

1) Ces investissements ne sont pas inclus dans les tableaux 1 et 2.

## PAYS MEMBRE: LITUANIE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	16.90		3.90				1.50	13.90
1994	19.30		9.65				4.75	25.20
1995	19.80		16.10				23.90	46.90

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	23.50		58.30		0.90		2.35	5.01
1994	41.65		149.06		1.41		10.85	11.05
1995	54.70		179.08		2.65		10.55	24.08

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	48.50		120.29		1.86		4.85	10.33
1994	56.75		203.10		1.92		14.78	15.06
1995	54.70		179.08		2.65		10.55	24.08

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **19. LUXEMBOURG**

### **19.1 Concepts et définitions statistiques**

Le Luxembourg, avec une population de 0.4 million d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 23 212 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 155 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de francs luxembourgeois. Aucune information n'a été reçue et les données ont été recueillies auprès d'autres sources.

Les indices des prix ne varient pas d'un mode de transport à l'autre. On n'a trouvé aucune information sur l'évolution du déflateur du produit intérieur brut. En 1994, l'expansion des infrastructures de transport par rapport à 1985 avait atteint 35 pour cent. Au cours de la même période, les prix à la consommation n'ont augmenté que de 23 pour cent environ.

### **19.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

**PAYS MEMBRE: LUXEMBOURG**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	2 515		675					84
1988	2 656		829					100
1989	2 888		1 038					131
1990	2 849		972					40
1991	4 760		881					40
1992	5 869		827					47
1993	6 042		744					36
1994	5 525		717					35
1995								

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LUXEMBOURG**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	3 353		899					112
1988	3 401		1 061					128
1989	3 493		1 255					158
1990	3 345		1 141					47
1991	5 427		1 004					46
1992	6 382		898					51
1993	6 319		778					38
1994	5 613		728					35
1995								

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## 20. REPUBLIQUE DE MOLDOVA

### 20.1 Concepts et définitions statistiques

La République de Moldova, avec une population de 4.3 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 279 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 116 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de leus moldaves et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports et des routes de la République de Moldova.

Les tableaux ont été communiqués en prix courants. Pour les besoins du présent rapport, les données aux prix de 1995 ont été provisoirement calculées sur la base d'un taux d'inflation mensuel de 4 pour cent. En prenant 1995 pour année de référence, l'évolution du déflateur est la suivante :

1993	39.01
1994	62.46
1995	100.00

### 20.2 La politique et les infrastructures de transport

La République de Moldova a déjà signé un certain nombre d'instruments européens relatifs aux transports, notamment :

- Convention sur la circulation routière (19/9/1949), Accord européen complétant la convention sur la circulation routière (1/5/1971) ;
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (19/5/1956) ;
- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (1/7/1970) ;
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (14/11/1975) ;
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (4/7/1954).

Ces deux dernières années, la République de Moldova est devenue partie de plein droit aux instruments et organismes suivants :

- Mémoire d'accord concernant le corridor n°9 ;
- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer ;
- Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Le PIB de la République de Moldova est de 1 110 millions de dollars, avec une production industrielle nette qui s'établit à 628 millions, et une inflation mensuelle de 4 pour cent. La République de Moldova poursuit son processus de réforme en accordant notamment la priorité à la privatisation des entreprises d'Etat et des sociétés anonymes à capitaux publics.

Dans le secteur des transports, la privatisation des entreprises d'Etat et la restructuration des institutions responsables de ce secteur sont en cours. C'est notamment le cas du ministère des

Transports et des routes, dont relèvent les entreprises d'Etat et les entreprises semi-publiques, soit globalement 115 sociétés, réparties comme suit :

- 51 entreprises de transport routier, exploitant 5 000 camions (7 pour cent du parc), 500 taxis et 1 900 bus et cars (20 pour cent du parc) ;
- 31 gares ferroviaires et routières ;
- 2 entreprises spécialisées en transport par voie navigable ;
- 1 entreprise ferroviaire ;
- 3 entreprises de gestion des routes ;
- 6 entreprises industrielles ;
- 10 entreprises spécialisées en services de transport auxiliaires ;
- 11 entreprises à vocations diverses.

La majorité de ces entreprises d'Etat sont rentables, mais la situation économique et financière générale du secteur demeure fragile.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	2.50		6.06		0.00			
1994	14.50		21.12		0.69			
1995	10.03		14.68					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	6.41		15.53		0.01			
1994	23.21		33.81		1.10			
1995	10.03		14.68					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	2.50							
1994	14.50							
1995	10.03		13.70		2.03			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	6.41							
1994	23.21							
1995	10.03		13.70		2.03			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	27.20				0.22			
1994	57.00				0.12			
1995	56.60				0.16			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	69.73				0.56			
1994	91.26				0.19			
1995	56.60				0.16			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **21. NORVEGE**

### **21.1 Concepts et définitions statistiques**

La Norvège, avec une population de 4.3 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 24 093 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 14 habitants par km<sup>2</sup>.

Les Tableaux 1 et 2 ci-après sont exprimés en millions de couronnes norvégiennes et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports et des communications et le Bureau central de statistiques. Pour le Tableau 2, l'indice des prix à la construction pour les routes nationales et provinciales a été utilisé comme déflateur pour ce type d'infrastructures ; pour les autres infrastructures, il a été fait appel à l'indice des prix de gros à la production.

### **21.2 La politique et les infrastructures de transport**

Le plus grand défi politique à relever dans le secteur des transports est de faciliter la mobilité et l'efficacité dans les transports tout en assurant un développement durable et l'équilibre régional.

L'Etat a prévu d'affecter des crédits se montant à 27 000 millions de NOK (aux prix de 1997) aux programmes d'investissements dans les infrastructures nationales du secteur des transports au cours de la période 1998-2001. La majeure partie de ces investissements sera consacrée au réseau routier (62 pour cent) et aux chemins de fer (17 pour cent).

Afin d'améliorer l'efficacité dans les transports, l'Etat donnera la priorité aux investissements visant à réduire les obstacles au transport intermodal de marchandises et à résoudre les problèmes posés par les goulets d'étranglement que connaît actuellement le système de transports. En vue de limiter les coûts de protection de l'environnement et de réduire les problèmes de capacité des grands réseaux routiers en périodes de pointe dans les zones urbaines, la priorité sera accordée également aux efforts tendant à renforcer la position concurrentielle des transports publics dans les villes. En outre, les pouvoirs publics favoriseront le développement et l'utilisation des technologies de l'information pour améliorer l'efficacité et la sécurité des transports.

La planification stratégique à long terme retiendra davantage l'attention, ce qui suppose une intégration plus poussée de celle des différents modes (route, transport maritime, transport aérien, rail) à l'échelon national, visant un horizon plus lointain et prenant en considération une évaluation générale de ses incidences. Les outils analytiques correspondants, notamment les analyses coûts-avantages, les analyses de réseau et les modèles économiques des transports, seront perfectionnés en vue de concrétiser cette planification. L'Etat a également pour but de renforcer la coordination entre l'aménagement du territoire, les transports et leur développement à l'échelon régional.

La Norvège se caractérise par de vastes zones rurales et côtières, où la mobilité quotidienne est fortement tributaire de l'automobile et des ferries, tandis que les grandes agglomérations, qui sont peu nombreuses, appellent à l'évidence d'autres solutions pour le transport -- disparités dont les politiques des transports doivent tenir compte.

Les pouvoirs publics aspirent donc à concevoir des stratégies axées de façon différenciée sur les modes de transport et les mesures visant la demande qui conviennent le mieux, respectivement, aux zones rurales et urbaines.

Dans les zones urbaines, la planification des infrastructures routières et de celles des transports publics sera plus intégrée, dans le souci de définir de meilleures bases pour le choix des priorités et d'améliorer globalement le réseau local de transport. Les crédits publics affectés aux investissements en infrastructures de transport public dans les grandes villes seront prolongés dans les années à venir afin d'accroître leur capacité.

Pour résorber les goulets d'étranglement, améliorer les normes des transports dans les zones rurales et côtières et rendre la circulation plus fluide dans les zones urbaines, des investissements considérables dans le réseau routier sont encore nécessaires. De surcroît, les besoins en matière d'entretien des infrastructures se font sentir de plus en plus. Les pouvoirs publics ont donc pour politique de continuer à consacrer d'importants volumes d'investissements aux infrastructures routières, tout en répondant aux besoins grandissants d'entretien. Les investissements en infrastructures routières demeureront donc importants, encore qu'un peu inférieurs à ceux de la première moitié des années 90.

On favorisera l'harmonisation des normes applicables aux différentes catégories de routes, en vue de tenir compte avec plus de souplesse, dans la planification des projets, des volumes et des types de trafic ainsi que de leurs incidences sur l'environnement naturel et culturel.

L'Etat investira pour améliorer les chemins de fer dans les régions et sur les liaisons où ils revêtent une importance particulière pour accroître l'efficacité de l'écoulement du trafic et où ils présentent des avantages pour l'environnement. A cet effet, il faudra procéder à des investissements en infrastructures, à l'entretien et à la modernisation du matériel roulant sur les lignes au trafic le plus intense. L'objectif à long terme est d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire.

Le nouvel aéroport national principal de Gardermoen, à proximité d'Oslo, qui sera mis en service en octobre 1998, permettra d'augmenter la capacité de transport aérien et d'intensifier la concurrence dans ce secteur. Par ailleurs, 26 aéroports régionaux seront nationalisés et feront l'objet d'un programme d'investissements massifs pour les remettre à niveau et les moderniser. La politique d'investissement de l'Etat vise à faire face aux besoins des installations aéroportuaires eu égard à la sécurité, à la capacité et à la régularité, conformément aux accords internationaux et aux prévisions concernant le trafic. Cette politique s'accompagnera d'une politique réglementaire encourageant la concurrence et répondant aux exigences normatives dans les régions moins densément peuplées.

Le transport maritime joue un rôle considérable dans le commerce extérieur et le secteur de la pêche de la Norvège. L'Etat augmentera les investissements dans les ports de pêche et l'entretien des infrastructures des ports maritimes en général, bien que les grands ports relèvent de la compétence des autorités locales. On accordera plus d'importance aux technologies de l'information maritime pour améliorer la sécurité et faciliter le mouvement des navires. Les projets d'investissement en infrastructures visant à améliorer l'intégration du transport maritime et du transport terrestre seront prioritaires également. L'Etat prendra aussi des initiatives pour améliorer la coordination entre différents ports à l'échelon régional. En outre, on étudiera la possibilité qu'il participe davantage à la gestion et à la planification des ports les plus importants au niveau national.

## PAYS MEMBRE: NORVÈGE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation) 4)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	3) Oléoducs	Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	5 565		723	36		675	322	539
1988	6 226		937	33		339	329	682
1989	6 543		863	36		471	376	788
1990	6 013		581	27		2 884	351	676
1991	7 064		778	35		5 384	426	654
1992	8 057		1 109	110		4 730	461	635
1993	7 229		1 367	127		6 693	469	747
1994	6 290		1 506	132		8 609	457	1 000
1995	6 412		1 700	140		6 086	450	2 000

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Statistics Norway ne publie pas séparément les chiffres concernant les oléoducs et les conduites de gaz. Les chiffres correspondent à ceux des investissements bruts selon la nouvelle définition des comptes nationaux.

4) Estimations pour 1995.

5) Estimations pour 1994 et 1995.

## PAYS MEMBRE: NORVÈGE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation) 4)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	3) Oléoducs	Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	7 096		882	44		824	393	658
1988	7 492		1 086	38		393	381	790
1989	7 644		948	40		517	413	866
1990	6 633		616	29		3 056	372	716
1991	7 362		804	36		5 567	440	676
1992	8 447		1 145	114		4 885	476	656
1993	7 500		1 413	131		6 916	485	772
1994	6 414		1 534	134		8 772	466	1 019
1995	6 412		1 700	140		6 086	450	2 000

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Oléoducs et gazoducs.

4) Estimations pour 1995.

5) Estimations pour 1994 et 1995.

**PAYS MEMBRE: NORVÈGE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	1 704.00		343.00					925.70
1994	1 236.70		478.00					1 262.40
1995	1 276.90		729.00					2 202.80

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **22. PAYS-BAS**

### **22.1 Concepts et définitions statistiques**

Les Pays-Bas, avec une population de 15.5 millions d'habitants, ont atteint en 1994 un produit intérieur brut de 18 105 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 456 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après, en prix courants et en prix constants (1995), sont exprimés en millions de florins néerlandais et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports. Une partie importante des séries chronologiques a été produite au Bureau central des statistiques pour le Ministère. Les Chemins de fer nationaux néerlandais (NS) ont produit les chiffres relatifs à l'entretien des voies ferrées.

Les valeurs en capital (Tableaux 3 et 4) ont été établies par le Bureau central des statistiques pour le secteur ferroviaire et les aéroports. Les données relatives aux aéroports ne sont pas fondées sur les séries chronologiques des investissements (Tableaux 1 et 2). Les séries chronologiques produites par le Ministère ont été établies d'après des séries couvrant une plus longue période et selon la méthode de l'inventaire permanent.

Les séries chronologiques pour les valeurs en capital débutent au début de l'année 1987 et se terminent au début de 1995. Etant donné que les tableaux des valeurs en capital qui figurent dans le présent rapport correspondent à la situation en fin d'année, les valeurs en capital pour les Pays-Bas ont été jugées pertinentes également à cet égard.

### **22.2 La politique et les infrastructures de transport**

#### *Décisions et documents principaux*

Après quelques années d'élaboration, le Deuxième plan des infrastructures de transport a été publié par le gouvernement en 1989. La même année ont été publiés le Quatrième rapport sur l'aménagement du territoire et le Deuxième plan national pour l'environnement, qui sont étroitement liés.

Le Deuxième plan des infrastructures de transport (SVV-II), qui énonce une stratégie globale pour les transports jusqu'à 2010, insiste sur le concept de société durable. L'accessibilité, considérée comme la condition essentielle de la croissance économique, demeure l'élément le plus important de la politique gouvernementale. Le SVV-II vise une amélioration sélective de l'accessibilité, notamment en vue de conserver et de renforcer la fonction de transport et de distribution du pays.

L'objectif qui consiste à favoriser une société écologiquement viable implique la nécessité de limiter les effets extérieurs du système de transport -- pollution atmosphérique, consommation d'énergie, nuisance acoustique, accidents de la route, fragmentation de la nature et de la campagne, détérioration de la qualité de la vie dans les villes et consommation d'espace -- de façon à les ramener à des niveaux acceptables pour les générations futures ainsi que pour la nôtre.

Sans une politique limitant l'utilisation des véhicules, le trafic de voitures particulières augmenterait de 70 pour cent entre 1986 et 2010. Par rapport à la situation de 1986, le SVV-II fixe des cibles chiffrées pour limiter la croissance de l'utilisation des voitures particulières à 35 pour cent d'ici à 2010.

L'amélioration simultanée de la qualité de vie et de l'accessibilité peut être réalisée au moyen des stratégies suivantes :

1. *S'attaquer à la source des problèmes :*

Cela veut dire que les véhicules doivent être aussi économiques, sûrs, silencieux et peu polluants que possible et qu'il faut améliorer le comportement des usagers au volant. Il importe aussi de limiter l'accès des véhicules afin de préserver la qualité de vie dans les agglomérations et de prévenir de nouvelles atteintes au milieu naturel.

2. *Gérer et restreindre la mobilité :*

Les distances parcourues doivent être réduites et le partage modal doit être modifié en faveur des transports publics, de la bicyclette et du co-voiturage. Pour ce faire, il faut influencer les comportements, ainsi que les politiques relatives aux implantations et à la tarification.

3. *Améliorer les modes de transport de remplacement de l'automobile :*

Améliorer les transports publics et les aménagements pour les cyclistes et encourager l'utilisation partagée des véhicules. S'agissant du transport de marchandises, il faut renforcer les installations ferroviaires et les voies navigables et stimuler le transport combiné.

4. *Offrir une accessibilité sélective :*

Chaque axe de transport sera réévalué par rapport à la fonction de transport et de distribution des Pays-Bas, en vue de déterminer l'expansion d'infrastructures nécessaires (route, eau, rail). L'infrastructure routière sera examinée en vue de déterminer dans quelle mesure le transport de marchandises nécessite des installations particulières. S'agissant de l'affectation des ressources, la priorité sera accordée aux liaisons avec l'arrière-pays. Dans les régions affectées par la congestion, des mesures spéciales seront prises pour permettre aux camions, aux voitures utilisées en commun et aux autobus de contourner les embouteillages ; le reste du trafic, lorsque cela sera possible, pourra bénéficier de ces mesures moyennant paiement.

5. *Renforcer les bases du système :*

Renforcer les éléments essentiels au bon fonctionnement du système de transport, c'est-à-dire les communications, la collaboration entre autorités compétentes, la situation financière, les investissements, l'application de la réglementation et la recherche.

La politique énoncée dans le SVV-II, qui visait en partie à améliorer les transports publics, s'est traduite par une amélioration structurelle des investissements dans les infrastructures depuis le début des années 90. Un vaste programme d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire, baptisé RAIL 21, a été mis en oeuvre, et plusieurs réseaux de métros légers ont été construits dans les grandes agglomérations. La capacité du réseau routier a également été accrue, mais le SVV-II a dans la pratique pour effet d'accorder à l'infrastructure ferroviaire une place plus importante qu'auparavant.

Malgré des investissements supplémentaires, le programme SVV-II méritait davantage d'attention. Au cours des années 90, on a insisté davantage sur la réalisation des objectifs de ce programme en matière de mobilité. Ainsi, le gouvernement a décidé en 1994 de créer un fonds supplémentaire de

développement économique pour les prochaines années. Il a aussi créé un fonds spécial pour financer les investissements publics dans les infrastructures. Ces deux fonds ont permis de financer d'importants investissements pendant les années 90.

En 1996, le Ministère des transports a publié un rapport intitulé *Working together on greater accessibility*, qui insuffle un nouvel élan à la politique du programme SVV-II, surtout en ce qui concerne les infrastructures. Une attention accrue est accordée à la gestion du transport routier et aux systèmes télématiques évolués. Dans la même optique, un autre rapport intitulé *Transport in Balance* a été publié sur la politique du transport de marchandises. Les crédits affectés aux infrastructures de voies navigables ont été augmentés. Face à une croissance spectaculaire du transport aérien, plusieurs rapports ont été publiés au cours des années 90 sur l'agrandissement de l'aéroport Schiphol d'Amsterdam.

Actuellement le ministère des transports travaille à la préparation d'une nouvelle politique globale des transports. Le troisième plan structurel des transports couvrira la prochaine décennie du prochain siècle. Il sera probablement publié en l'an 2000. Le plan examinera les relations entre les politiques menées par les différents modes de transport ainsi que certains problèmes tels que l'environnement, la planification spatiale, les infrastructures, la politique économique, la sécurité et l'accessibilité.

### ***Les principaux événements***

La mobilité est en progression rapide. Plus de la moitié de cette progression peut s'expliquer par l'évolution démographique. En effet, comparativement à celle des autres pays d'Europe, la population néerlandaise est encore jeune. Le nombre de ménages et d'actifs a augmenté rapidement.

Entre 1970 et 1995, la longueur des voies d'autoroutes a doublé (essentiellement à la suite de l'élargissement des routes existantes). La dispersion géographique des activités se répercute sur l'utilisation de la voiture particulière et du chemin de fer.

Le lancement d'un billet de transport public saisonnier à bas prix pour les étudiants a eu un effet considérable sur l'utilisation du chemin de fer. On a également constaté que d'autres types de clients avaient davantage recours à ce mode de transport.

Ces dernières années, d'importantes décisions ont été prises au sujet de vastes projets d'infrastructure aux Pays-Bas, le plus important concernant le raccordement du réseau néerlandais au réseau ferroviaire européen grande vitesse -- le PBKAL Amsterdam/Schiphol-Bruxelles-Paris-Londres et le TGV Rhin-Ruhr entre Amsterdam et Cologne avec prolongement vers le sud. S'agissant du transport de marchandises, on construira la Betuweline, une nouvelle grande ligne réservée au transport de marchandises entre Rotterdam et l'arrière-pays allemand. La décision d'ajouter une cinquième piste à l'aéroport Schiphol d'Amsterdam a été prise en 1995.

### ***Perspectives***

L'influence des facteurs qui ont été à l'origine de la progression rapide de la mobilité devrait aller en diminuant. Toutefois, le temps de parcours en voiture particulière ne devrait guère s'améliorer.

Si le nouveau gouvernement en décide ainsi (des élections nationales sont prévues pour mai 1998), la tarification routière sera mise en oeuvre en commençant dans l'ouest du pays, pendant les heures de

pointe. Malgré la fréquentation accrue des transports publics, l'automobile particulière conservera un rôle prépondérant dans la mobilité en général. Le niveau de motorisation, qui est actuellement sensiblement plus faible que dans les pays voisins, augmentera.

On prévoit que la croissance du transport de marchandises sera forte, comme elle l'a déjà été au cours des dernières années.

Les principaux projets d'infrastructures déjà cités seront réalisés dans les années à venir. D'autres projets d'expansion des installations aéroportuaires ainsi que du port de Rotterdam (Maasvlakte) seront élaborés et une décision sera prise sous peu à leur sujet. Dans les plus grandes agglomérations, on prévoit plusieurs projets de métros légers visant à améliorer l'accessibilité des centres économiques et à desservir les nouvelles zones résidentielles.

## PAYS MEMBRE: PAYS-BAS

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	2 690	741	400	46	185		138	222
1988	2 479	734	438	63	200		112	274
1989	2 589	795	471	131	218		182	241
1990	2 856	834	559	142	237		244	293
1991	2 815	888	783	148	278		160	400
1992	2 942	773	911	131	274		208	422
1993	3 045	868	1 097	180	293		238	348
1994	3 267	1 013	1 238	250	290		412	319
1995	3 284	1 060	1 058	257	303		731	334

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement. Changement de série en 1994.

3) Changement de série pour les tramways en 1989.

## PAYS MEMBRE: PAYS-BAS

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 333	918	496	57	229		171	275
1988	3 053	904	539	78	246		138	337
1989	3 160	970	575	160	266		222	294
1990	3 330	972	652	166	276		284	342
1991	3 168	999	881	167	313		180	450
1992	3 184	836	986	142	296		225	457
1993	3 199	912	1 152	189	308		250	366
1994	3 329	1 032	1 262	255	296		420	325
1995	3 284	1 060	1 058	257	303		731	334

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement. Changement de série en 1994.

3) Changement de série pour les tramways en 1989.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	87 298	26 086	11 587	5 269	13 479		15 003	867
1987	90 793	27 301	12 073	5 436	13 926		15 514	935
1988	93 385	28 277	13 109	5 563	14 272		15 871	1 040
1989	96 017	29 153	14 253	5 951	14 657		16 180	1 113
1990	99 368	30 315	15 270	6 552	15 192		16 622	1 251
1991	105 248	32 122	15 964	6 843	16 102		17 530	1 411
1992	109 802	33 480	16 975	7 242	16 778		18 066	1 570
1993	114 369	35 028	18 060		17 365		18 859	1 663
1994	118 560	36 496			17 895		20 079	
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

3) Définition utilisée : voir texte dans le chapitre consacré aux Pays-Bas.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	110 577	33 042	14 357	6 529	17 074		19 004	1 074
1987	111 810	33 620	14 870	6 695	17 149		19 105	1 152
1988	112 911	34 189	16 002	6 791	17 256		19 190	1 270
1989	114 020	34 620	16 618	6 938	17 405		19 214	1 298
1990	114 921	35 060	17 185	7 374	17 570		19 223	1 408
1991	115 686	35 308	17 275	7 405	17 699		19 269	1 527
1992	116 830	35 623	17 834	7 608	17 851		19 222	1 649
1993	117 916	36 114	18 403		17 903		19 444	1 695
1994	118 560	36 496			17 895		20 079	
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

3) Définition utilisée : voir texte dans le chapitre consacré aux Pays-Bas.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	2 836	652	690	53	401		79	39
1988	2 815	675	680	56	459		84	40
1989	2 910	715	658	60	455		78	41
1990	3 032	742	614	63	458		67	39
1991	3 132	742	675	67	470		68	34
1992	3 275	853	737	71	500		66	44
1993	3 361	745	743	75	543		71	46
1994	3 551	741	674		570		68	53
1995	3 726	746	716		596		71	55

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 514	808	848	66	497		98	48
1988	3 467	831	827	69	565		103	49
1989	3 552	873	777	73	555		95	50
1990	3 535	865	705	73	534		78	45
1991	3 525	835	745	75	529		77	38
1992	3 544	923	775	77	541		71	48
1993	3 531	783	773	79	570		75	48
1994	3 618	755	697		581		69	54
1995	3 726	746	716		596		71	55

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

## 23. POLOGNE

### 23.1 Concepts et définitions statistiques

La Pologne, avec une population de 38.6 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 2 104 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 123 habitants par km<sup>2</sup>.

Les Tableaux 1, 2, 3, 6 et 7 ci-après sont exprimés en millions de zlotys polonais et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports et de l'économie maritime. Les données ont été communiquées aux prix courants et on avait initialement demandé aux pays Membres, pour les besoins de l'étude de la CEMT, d'indiquer également les prix de 1985. La Pologne a fait savoir qu'elle ne disposait pas de données sur ces prix, ou que ces données n'étaient pas fiables. Pour présenter les chiffres les plus récents (1993-1995) aux prix de 1995, un calcul a été effectué à titre préliminaire aux fins de la présente publication. On dispose des prix à la consommation et à la production (dans l'industrie), mais non d'un déflateur du produit intérieur brut. Les deux indices des prix disponibles ont évolué comme suit :

	Prix à la consommation	Prix à la production
1993	59.19	61.23
1994	78.87	79.65
1995	100.00	100.00

Dans la présente publication, on a utilisé 60 pour 1993 et 79 pour 1994, en prenant pour référence 1995=100.

### 23.2 La politique et les infrastructures de transport

La part du secteur des transports dans le produit intérieur brut de 1994 était de 3.2 pour cent environ. Les effectifs employés dans les transports, tous modes confondus, représentaient 545 000 personnes au total. En 1995, la demande de transport de marchandises a presque atteint 135 milliards de tonnes-km (transports maritime et aérien non compris). La répartition modale du trafic marchandises était la suivante : 51 pour cent pour le rail, 38 pour cent pour la route, 10 pour cent pour les conduites et 0.5 pour cent pour les voies navigables. La demande de transport maritime a été satisfaite par les compagnies polonaises de navigation et s'est montée à quelque 165 milliards de tonnes-km, s'agissant des services internationaux. Au cours des cinq dernières années, la part des services ferroviaires dans le transport intérieur a diminué (elle s'établissait à 65 pour cent en 1990). On a constaté, au cours de la période comprise entre 1985 et 1992, une baisse de plus de 50 pour cent dans les services de transport ferroviaire, mais un accroissement plus récemment, dans la période 1993-1995.

En 1995, la demande de transport de voyageurs (transports urbains non compris) a avoisiné 193 milliards de voyageurs-km. Les déplacements en voiture particulière ont occupé une place dominante (avec une part de quelque 66 pour cent) tandis que les parts respectives du transport par autobus, du transport ferroviaire et du transport aérien représentaient 18 pour cent, 14 pour cent et quelque 2 pour cent. L'utilisation de l'automobile a doublé entre 1990 et 1995, parallèlement à une réduction de plus de 50 pour cent des services de transport de voyageurs par rail. En ce qui concerne

les services de transports urbains publics, on a enregistré une baisse de plus de 20 pour cent du nombre de voyageurs transportés. Le développement spectaculaire de l'usage de l'automobile a entraîné une aggravation des encombrements sur les routes et au passage des frontières. Le transport international en véhicules motorisés, qu'il s'agisse de déplacements privés ou de trafic marchandises, a considérablement augmenté, d'où une circulation accrue aux frontières. En 1995, on a dénombré au total quelque 70 millions de véhicules qui les ont franchies (dans les deux sens) -- environ 67 millions de voitures particulières, 560 000 autobus et 2.8 millions de camions --, ce qui représente presque une multiplication par 15 du trafic par rapport à 1989.

L'infrastructure routière se compose de 350 000 km de routes publiques, dont 45 700 km de routes nationales. Les autoroutes et les artères à grande circulation, qui atteignent au total quelque 500 km, ne représentent que 0.2 pour cent de la longueur totale des routes publiques. A la fin de 1995, les véhicules immatriculés en Pologne se répartissaient comme suit : environ 7.5 millions de voitures particulières, 1.4 million de camions et 85 000 autobus.

L'infrastructure ferroviaire comporte 22 600 km de lignes en exploitation, dont 11 600 km de lignes à traction électrique. Plus de 90 pour cent des travaux dans le secteur ferroviaire ont été effectués sur des lignes électrifiées. La longueur des voies faisant partie des réseaux couverts par l'AGC et l'AGTC est de 2 700 km, qu'empruntent environ 35 pour cent de l'ensemble des services ferroviaires en Pologne.

Il y a environ 3 700 km de voies navigables en Pologne, mais elles sont très peu utilisées pour le transport de marchandises : la part revenant à la navigation intérieure dans le transport de marchandises à l'échelon national est marginale.

Les infrastructures de transport maritime comprennent trois ports maritimes principaux (Gdansk, Gdynia, Szczecin-Swinoujscie) qui peuvent traiter un volume de trafic de l'ordre de 60 millions de tonnes par an. En 1995, 80 pour cent de ce total, soit 49 millions de tonnes, ont été manutentionnés (dont quelque 17.5 millions de tonnes de charbon et 9.7 millions de tonnes de marchandises diverses). Le port de Gdynia est spécialisé dans le trafic de marchandises diverses, particulièrement en conteneurs.

En 1995, la flotte de commerce polonaise comptait 167 navires d'une capacité totale supérieure à 3.5 millions de TPL. Par rapport à 1990, ce chiffre représente une réduction de 30 pour cent environ du nombre de navires et de quelque 13 pour cent de leur capacité. Les navires de transport de vrac sec représentent la part la plus importante de la flotte (plus de 75 pour cent du tonnage global). Environ 50 pour cent des navires de la flotte polonaise (en termes de tonnage) battent pavillon étranger.

Les infrastructures de transport aérien comprennent notamment huit aéroports desservant le trafic international de passagers, dont la majeure partie passe par l'aéroport de Varsovie (environ 90 pour cent des passagers transportés en 1995). La compagnie PLL "LOT", principal transporteur aérien polonais, exploite un réseau couvrant plus de 108 000 km ; elle a transporté plus de 1.5 million de passagers en trafic international et environ 270 000 en trafic intérieur en 1995. Sa flotte compte 33 avions dont l'âge moyen ne dépasse pas 3.3 ans.

Dans les années 90, on n'a pas ménagé les efforts en vue d'accélérer la procédure d'adaptation de la législation polonaise sur les transports par rapport à celle des pays de l'Union européenne. Des crédits étrangers étant devenus plus accessibles (notamment sous couvert des programmes d'aide de l'Union européenne, ou grâce aux prêts de la BEI et de la BERD), on a pu entreprendre un certain nombre de

projets de modernisation et de développement des infrastructures de transport : par exemple, des progrès notables ont été accomplis concernant la modernisation de la ligne ferroviaire E-20 (Berlin-Varsovie-Minsk-Moscou), un programme de construction d'autoroutes a été lancé, de nombreux postes-frontières ont été modernisés, un plan de construction d'un aéroport à Varsovie a été conçu et des travaux de modernisation ont commencé dans des ports maritimes et les infrastructures d'accès à ces ports.

Les grands principes qui régiront le développement des transports en Pologne dans les années à venir sont énoncés dans un avant-projet du gouvernement intitulé *Transport Policy - The Program of Action aimed at Transformation of the Transport System to the Requirements of Market Economy and New Terms of Economic Cooperation in Europe* (Politique des transports -- Programme d'action visant la transformation du système de transports pour l'adapter aux exigences de l'économie de marché et aux nouvelles modalités de coopération en Europe), qui a été adopté par le Conseil des Ministres en 1995. Les objectifs fondamentaux de la stratégie de développement des transports polonais sont la reconstruction des ouvrages d'art, la redéfinition des règles de fonctionnement du secteur des transports en vue de le rendre plus apte à assurer des services de transport conformes à des normes de haut niveau et l'amélioration générale de sa situation financière.

Pour intégrer la Pologne au réseau de transports européens et séparer le trafic en transit du trafic régional et local, il est prévu de créer un certain nombre d'artères de transport très efficaces, notamment dans les chemins de fer, dont les normes techniques sont devenues plus strictes, ainsi que des autoroutes.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 3)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	17.10	0.90						0.07
1988	30.80	1.90			0.96	0.20	1.50	0.30
1989	70.20	3.20	39		1.36	2.50	4.50	2.30
1990	440.70	29.50	270		10.69	33.00	36.00	37.40
1991	520.90	30.30	318		10.32	10.00	46.00	302.40
1992	526.40	38.10	170		7.20	27.00	58.00	552.00
1993	717.30	97.50	298		15.82	48.00	70.00	83.50
1994	1 094.40	110.80	441		18.86	115.00	100.00	80.30
1995	2 023.90	206.90	785		30.32	161.00	94.00	87.10

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Les dépenses pour les réparations importantes sont incluses dans le Tableau 7. La somme des investissements bruts ne comprend pas les dépenses relatives au transport combiné ou aux ports intérieurs.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 3)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1 195.50	162.50	496.67		26.37	80.00	116.67	139.17
1994	1 385.32	140.25	558.23		23.87	145.57	126.58	101.65
1995	2 023.90	206.90	785.00		30.32	161.00	94.00	87.10

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Les dépenses pour les réparations importantes sont incluses dans le Tableau 7. La somme des investissements bruts ne comprend pas les dépenses relatives au transport combiné ou aux ports intérieurs.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	691	7						1
1988	1 135	12						3
1989	3 238	33						42
1990	30 134	308	11 659			108	753	176
1991	47 737	488	11 485			93	1 053	316
1992	65 367	669	11 537			93	1 082	409
1993	89 055	911	11 904			125	1 159	409
1994	114 184	1 168	12 330			163	1 233	794
1995	137 925	1 411	29 199			265	1 151	837

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	148 425	1 518	19 840			208	1 932	682
1994	144 537	1 478	15 608			206	1 561	1 005
1995	137 925	1 411	29 199			265	1 151	837

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	138	98	110					
1994	179	111	175					
1995	403	207	215					

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	3) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	18	0.30	20			0.03	0.50	0.30
1988	25	0.40	31		1.36	0.05	0.90	0.60
1989	58	0.90	73		2.03	0.13	3.00	2.00
1990	253	4.20	671		17.88	1.00	18.70	14.00
1991	494	8.80	1 081		16.67	4.00	18.10	27.00
1992	581	10.30	1 102		22.96	8.00	32.20	93.00
1993	794	13.50	1 387		31.38	19.00	46.80	147.00
1994	1 107	18.80	1 635		38.13	20.00	71.90	206.00
1995	908	21.50	1 854		47.25	21.00	82.80	473.00

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris le dragage des voies navigables d'accès.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 3)	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1 322.83	22.50	2 311.67		52.30	31.67	78.00	245.00
1994	1 401.39	23.80	2 069.62		48.27	25.32	91.01	260.76
1995	908.40	21.50	1 854.00		47.25	21.00	82.80	473.00

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Les données ne tiennent pas compte des gros travaux et des dépenses concernant les ports intérieurs.

4) Y compris le dragage des voies navigables d'accès.

## 24. PORTUGAL

### 24.1 Concepts et définitions statistiques

Le Portugal, avec une population de 9.9 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 7 416 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 108 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions d'Escudos portugais et ont été fournis par le Ministère.

### 24.2 La politique et les infrastructures de transport

*Principaux faits nouveaux concernant la politique des transports et des investissements en infrastructures :*

La politique nationale vise les principaux objectifs suivants :

- une meilleure insertion du Portugal dans l'espace européen, en réduisant les inconvénients économiques liés à sa situation géographique ;
- la réalisation d'une liaison multimodale entre le Portugal, l'Espagne et l'Europe ;
- la recherche de la compatibilité des plans de transport du Portugal et de l'Espagne ;
- l'intégration des principaux ports nationaux dans une logique de réseaux transeuropéens multimodaux et de commerce international ;
- l'incitation à trouver des solutions dans les transports terrestres recourant aux transports publics collectifs et privilégiant le chemin de fer, le transport multimodal et l'amélioration des infrastructures logistiques ;
- la restructuration du secteur ferroviaire et la transposition dans la législation nationale des directives communautaires relatives à ce secteur ;
- la définition des principes d'une politique fiscale et tarifaire qui clarifie et harmonise les conditions de la concurrence entre les modes et les transporteurs ;
- la réorganisation du cadre institutionnel du secteur du transport aérien ;
- la création de conditions nouvelles, propices à la concurrence, pour les entreprises de transport maritime et aérien.

Les pouvoirs publics ont pris diverses mesures, énumérées ci-après, pour atteindre ces objectifs.

#### 1. Chemins de fer

L'application de la Directive 91/440/CEE s'est traduite par l'adoption du Décret-loi n° 252/95 du 23 septembre, qui ne concerne cependant que les droits d'accès prévus à l'Article 10 de la Directive. Par la même occasion, on a imposé les conditions d'accès applicables aux activités de transport ferroviaire international définies dans la Directive 95/18/CEE.

Dans le cadre de la réforme de l'organisation du secteur ferroviaire, on envisage de créer trois entités :

- une entité chargée de la gestion des infrastructures ferroviaires ;
- une entité chargée de la réglementation de tous les sous-secteurs du transport ferroviaire ;

- la “CP-Entreprise de transports ferroviaires EP”, qui assurera la prestation de services de transport structurée par branche d’activité (trafic marchandises, trafic voyageurs dans la zone suburbaine de Lisbonne, trafic voyageurs dans la zone suburbaine de Porto, etc.). Ultérieurement, ces branches seront transformées en entreprises.

L’entité responsable de la gestion des infrastructures -- REFER-EP -- a déjà été créée aux termes du Décret-loi n° 104/97 du 29 avril, dans lequel sont transposés les Articles 3, 6 et 11 de la Directive 95/19/CEE. Les Directives 95/18/CEE et 95/19/CEE seront intégralement reprises dans la législation nationale parallèlement à l’application des autres volets de la réforme du secteur (restructuration de l’actuelle société CP et création de l’entité chargée de la réglementation).

Le Portugal procède actuellement à l’approbation du Plan national des infrastructures ferroviaires, y compris le réseau à grande vitesse.

L’accent est mis sur les investissements consacrés au développement et à la modernisation des infrastructures concurrentielles vis-à-vis d’autres modes, par exemple le transport de voyageurs dans les zones urbaines et le transport de marchandises sur les lignes du nord du pays et de Beira Alta, les accès aux ports maritimes, la liaison avec le réseau espagnol et le transport combiné.

Les travaux de modernisation comprennent le développement et la mise en place de systèmes d’information, de signalisation et de contrôle du trafic.

## **2. Réseau routier**

Le Portugal procède actuellement à l’approbation du Plan national routier 2000, qui reprend celui de 1985 en y apportant des remaniements.

D’importants investissements ont été consacrés à la réalisation des routes principales et d’au moins la moitié des routes secondaires prévues avant l’an 2000, de rocade et de routes radiales, ainsi qu’à la création d’interfaces avec d’autres modes (ferroviaire, fluvial, aérien) dans les zones métropolitaines de Lisbonne et de Porto.

Des investissements considérables sont également affectés à l’entretien du réseau.

Un projet de télématique routière -- le CIRPOR -- pour l’information des conducteurs et la gestion de la circulation est à l’étude et sera mis en place en 1998.

## **3. Transport combiné**

Dans ce domaine, on investit pour la création et l’amélioration des interfaces reliant les différents modes, notamment les interfaces route-rail, ainsi que pour la construction de gares et de plates-formes multimodales. En ce qui concerne le transport de voyageurs, des investissements sont également destinés à augmenter et à améliorer l’offre de transport fluvial dans la zone de Lisbonne, ainsi qu’à accroître la capacité et la qualité des gares de chemin de fer dans les zones suburbaines.

Il est à noter aussi que des mesures sont prises concernant la régulation de l’offre, la modification des conditions d’exploitation des transports publics et la régulation de l’usage de l’automobile.

En ce qui concerne les Réseaux transeuropéens, le Portugal accorde la plus haute importance à la mise en oeuvre du projet prioritaire de liaison multimodale Portugal-Espagne-Europe, dans lequel sont impliqués l'Espagne et le Portugal.

Ledit projet vise à structurer de façon cohérente et complémentaire les modes ferroviaire, routier, maritime et aérien dans toute la région nord-ouest de la Péninsule ibérique. Le volet portugais du projet comprend un ensemble d'infrastructures figurant dans les réseaux transeuropéens pour le Portugal qui relie la frontière aux ports, aux aéroports et aux principaux centres urbains du pays, notamment les zones métropolitaines de Lisbonne et de Porto. Certaines de ces infrastructures sont déjà achevées, d'autres sont en chantier et d'autres encore en sont au stade de la préparation ou de la planification.

Les principales sources de financement des infrastructures de transport sont le budget de l'Etat, les Fonds communautaires -- Fonds de cohésion et FEDER -- et la ligne "Réseaux" du Budget communautaire.

Dans le mode routier, certains tronçons du réseau seront financés selon le modèle des projets DBFO (conception, construction, financement, exploitation), qui se caractérise par la participation du secteur privé à la construction, au financement et à l'exploitation des tronçons.

## PAYS MEMBRE: PORTUGAL

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	25 530		6 344	2 606	150		3 430	3 790
1988	29 676		10 360	3 614			3 392	4 947
1989	34 279		11 486	5 421	857		2 579	6 567
1990	53 087		12 972	11 055			6 095	7 127
1991	64 248		20 765	7 434			9 417	7 079
1992	84 459		22 833	14 598			6 273	4 019
1993	90 199		25 296	12 664			8 154	3 158
1994	113 298		31 328	18 089			7 853	5 094
1995	128 160		39 253	31 783			5 047	6 810

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: PORTUGAL

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	50 412		12 567	5 164	298		3 829	6 812
1988	53 071		18 704	6 524			3 784	8 115
1989	54 804		18 416	8 692	1 375		2 511	9 567
1990	74 847		18 343	15 633			9 474	9 154
1991	72 981		26 361	9 440			17 321	8 163
1992	98 229		26 613	17 024			10 136	4 255
1993	98 448		27 685	13 861			5 217	3 139
1994	117 789		32 607	18 829			10 582	4 815
1995	128 159		39 252	31 783			5 047	6 810

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			5 539	2 715			7 378	
1987			7 168	3 379			7 610	
1988			10 240	4 515			8 400	
1989			11 317	5 915			10 421	
1990			12 755	10 982			15 511	
1991			20 500	8 466			22 951	
1992			22 058	15 597			27 722	
1993			24 360	14 028			33 699	50 047
1994			30 086	19 106			39 268	56 986
1995			38 065	31 955			41 020	65 073

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			11 536	5 883			4 586	
1987			11 460	6 709			4 801	
1988			16 973	8 158			5 471	
1989			16 698	9 492			6 719	
1990			15 559	15 573			11 307	
1991			20 934	10 770			20 369	
1992			21 653	18 242			26 719	
1993			34 942	15 394			31 374	54 809
1994			37 724	19 897			37 929	59 322
1995			38 065	31 955			41 020	65 073

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: PORTUGAL

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal)**

(Investissement en infrastructures de transport)

Monnaie nationale (en millions)

<b>Année</b>	<b>Aux prix courants</b>	<b>Aux prix de 1995</b>
1987	336	604
1988	405	666
1989	454	661
1990	188	247
1991	1 607	1 855
1992	2 102	2 231
1993	4 958	5 426
1994	3 578	3 711
1995	2 308	2 308

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	27 985		12 687				6 130	
1994	31 921		18 842				5 571	
1995	34 955		23 383				3 237	9 244

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	10 288			344			91	
1988	9 446			324			310	
1989	10 023			407			225	
1990	14 312			404			492	
1991	11 789			443			665	
1992	15 856		4 095	456			160	
1993	21 419		6 814	479	80		441	
1994	25 712		8 392	472	80		780	
1995	24 884		9 731	564	80		1 005	

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	18 507			681			102	
1988	15 151			583			345	
1989	16 026			650			219	
1990	20 180			583			766	
1991	14 929			564			1 224	
1992	18 442		4 775	538			259	
1993	26 724		7 458	528	87		282	
1994	26 733		8 736	490	82		1 052	
1995	24 884		9 731	564	80		1 005	

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **25. REPUBLIQUE SLOVAQUE**

### **25.1 Concepts et définitions statistiques**

La République slovaque, avec une population de 5.3 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 1 960 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 108 habitants par km<sup>2</sup>.

Les Tableaux 1 à 8 ci-après sont exprimés en millions de couronnes slovaques et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports, des postes et des télécommunications.

Un indice des prix presque uniforme a été utilisé pour tous les modes de transport ainsi que pour les dépenses d'investissement et d'entretien. Entre 1985 et 1995, les prix ont augmenté de 160 pour cent. On ne dispose pas de déflateur du produit intérieur brut pour toute la période considérée. Entre 1993 et 1995, le déflateur s'est accru de 24.3 pour cent, tandis que l'indice des prix pour l'investissement dans les infrastructures routières a augmenté de 24.7 pour cent, par exemple.

On constate quelques ruptures de séries chronologiques. Il manque les données concernant les dépenses d'investissement et d'entretien dans les aéroports pour 1990 et les données sur les voies navigables à partir de 1990. Le Ministère des transports, des postes et des télécommunications ne dispose pas de données sur les oléoducs, lesquels relèvent de la compétence d'un autre ministère.

### **25.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	2 802	506	1 225.6	334.6	46.2			8.3
1988	2 811	534	1 259.3	348.9	64.6			5.3
1989	2 528	289	1 245.6	358.5	44.8			60.3
1990	2 573	284	2 137.0	382.4				
1991	2 448	417	2 169.7	406.4				85.0
1992	3 077	460	882.5	406.3				337.0
1993	1 899	385	1 179.9	205.5				152.0
1994	1 544	440	1 090.7	114.7				221.0
1995	3 363	2 906	2 299.0	147.2				164.0

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1987-1990.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	6 916	1 249	3 024	821.24	114.23			20.83
1988	6 739	1 161	3 019	831.57	155.77			13.02
1989	5 502	628	2 709	774.75	98.66			132.76
1990	5 000	551	4 151	686.95				
1991	4 249	725	3 764	699.86				148.38
1992	4 727	706	1 356	619.80				518.04
1993	2 368	480	1 470	255.67				190.03
1994	1 697	483	1 198	126.54				242.10
1995	3 363	2 906	2 299	147.20				164.00

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1987-1990.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer 4) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			39 954.0	3 510	572.4			317.8
1987	6091	4731	40 811.6	3 485	711.6			429.0
1988	6666	5242	41 757.6	3 411	730.8			437.5
1989	7294	5826	44 120.0	3 318	696.5			490.6
1990	1589		41 416.6	3 300	240.0			331.3
1991			41 811.1	3 210				1 088.0
1992			42 718.0	3 115				1 618.0
1993	37664	7244	37 080.0	3 059				1 721.0
1994			26 077.6	3 029	584.1			2 128.0
1995		14374	28 382.8	3 031	620.5			1 956.0

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations basées sur l'ensemble de la République Fédérative Tchèque et Slovaque pour les années 1986-1989. Y compris matériel roulant de 1986 à 1993.

4) Y compris matériel roulant.

**PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer 4) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			101 171	8 888	1 449			805
1987	15 032	11 668	100 691	8 597	1 755			1 057
1988	15 981	12 559	100 080	8 174	1 750			1 049
1989	15 877	12 671	95 999	7 218	1 514			1 068
1990	3 087		80 478	6 410	467			644
1991			72 562	5 569				1 888
1992			65 592	4 782				2 483
1993	46 947	9 022	46 203	3 810				2 143
1994			28 659	3 327	641			2 338
1995		14 374	28 383	3 031	620			1 956

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations basées sur l'ensemble de la République Fédérative Tchèque et Slovaque pour les années 1986-1989. Y compris matériel roulant de 1986 à 1993.

4) Y compris matériel roulant.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	0.80	1.98
1988	1.10	2.62
1989	12.66	27.55
1990	17.30	33.63
1991		
1992		
1993	8.72	10.86
1994	154.75	170.13
1995	247.01	247.01

1) Ces investissements ne sont pas inclus dans les tableaux 1 et 2.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1993	1 625	385	796.30					152
1994	1 080	440	1 043.80					221
1995	3 140	2 906	2 124.60					164

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	2 535	34	391.30	58.90	10.80			80.30
1988	2 138	35	434.40	62.40	15.30			78.40
1989	2 115	24	921.90	65.30	25.00			79.10
1990	2 183	68	59.60	68.20				
1991	2 546	64	44.50	69.40				21.20
1992	1 620	81	18.90	83.10				42.70
1993	1 510	103	13.30	106.60				43.50
1994	1 650	107	32.40	114.30				33.20
1995	1 348	134	108.70	141.60				25.70

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations.

4) Les années 1987-1989 comprennent la maintenance du matériel roulant.

**PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	6 252	82	963	144	26			195
1988	5 122	82	1 038	149	36			185
1989	4 600	52	1 998	142	55			170
1990	4 241	131	116	131				
1991	4 418	111	78	118				36
1992	2 486	124	28	126				64
1993	1 880	126	16	131				54
1994	1 813	116	36	124				36
1995	1 348	135	109	142				26

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations.

4) Les années 1987-1989 comprennent la maintenance du matériel roulant.

## 26. REPUBLIQUE TCHEQUE

### 26.1 Concepts et définitions statistiques

La République tchèque, avec une population de 10.4 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 2 941 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 132 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux 1, 3, 6 et 7 ci-après sont exprimés en millions de couronnes tchèques aux prix courants et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports et des communications. Les tableaux aux prix de 1995 (tableaux 2, 4 et 8) ont été élaborés aux fins du présent rapport compte tenu du déflateur du produit intérieur brut tchèque. Ce déflateur a évolué comme suit :

1993	78.25
1994	86.85
1995	100.00

### 26.2 La politique et les infrastructures de transport

En 1993, le Gouvernement tchèque a adopté la “*Stratégie générale de la République tchèque en matière de transports pour les années 90*”, témoignant ainsi de l'importance qu'il attache à l'entretien et au développement appropriés des moyens de transport d'importance nationale et internationale. L'Etat participe au financement du développement des réseaux de transport.

Le Gouvernement a méthodiquement examiné les éléments stratégiques fondamentaux suivants du développement des réseaux de transport :

- développement des autoroutes et des voies rapides sur le territoire national jusqu'à 2005, y compris les modalités de financement ;
- amélioration de l'état des axes routiers internationaux ;
- modernisation des corridors ferroviaires prioritaires des Chemins de fer tchèques ;
- travaux de construction à l'aéroport de Prague (Praha-Ruzyne) et mode de financement de ces travaux ;
- participation de l'Etat au financement du programme d'aide au développement du transport par voie navigable ;
- établissement des mécanismes nécessaires à la modernisation de la gestion, de l'organisation et du contrôle de la circulation aérienne sur le territoire tchèque.

Au cours de la période 1993-1995, la part du PIB consacrée aux investissements dans les infrastructures de transport (en prix constants de 1994) a été de 0.64 pour cent en 1993, de 0.81 pour cent en 1994 et de 1.27 pour cent en 1995.

Dans le secteur ferroviaire, les programmes d'investissement en 1993 ont été financés à 83.2 pour cent par l'Etat, et à 16.8 pour cent par les ressources financières propres des Chemins de fer tchèques. Par la suite, la participation de l'Etat à ces programmes est tombée à 76.1 pour cent et elle ne représentait plus que 59.6 pour cent en 1995, tandis que la part des prêts des banques non commerciales dans le financement des programmes d'investissement s'élevait à 14.3 pour cent, et la contribution du programme PHARE à 0.7 pour cent.

L'aménagement d'autoroutes et de routes à quatre voies est essentiellement financé par l'Etat. D'autres sources interviennent de façon limitée. Il s'agit en partie de l'aide consentie dans le cadre du programme PHARE pour la mise à niveau des routes menant aux frontières et en partie du crédit accordé par la Banque européenne d'investissement, dans le cadre du programme PHARE, pour l'amélioration des routes internationales de la catégorie E.

Dans le secteur routier, l'Etat, qui finançait en 1993 l'ensemble des projets d'investissement, a réduit sa participation à 92.8 pour cent. Les prêts des banques non commerciales constituaient en 1994 1.17 pour cent du total des fonds investis et, en 1995, 1.06 pour cent.

Le coût total des projets d'investissement dans le développement des infrastructures de transport tchèques dépasse actuellement 1.5 pour cent du PIB. Les coûts relativement élevés de la modernisation des infrastructures sont absorbés par l'Etat, financés par des crédits garantis et non garantis par l'Etat, et en partie également par l'aide financière des pays de l'UE, dans le cadre du programme PHARE.

En 1997, le gouvernement tchèque a adopté la "*Stratégie de la République tchèque en matière de transports pour la période 1997-2000/2005 -- principes directeurs*", dans laquelle est énoncé l'un des principaux objectifs stratégiques du gouvernement, à savoir l'établissement d'une infrastructure de transport capable de répondre aux besoins, c'est-à-dire offrant des raccordements ferroviaires de grande capacité entre le réseau tchèque et le réseau de transport européen, la voie navigable de l'Elbe et l'aéroport de Prague-Ruzyně.

Le gouvernement tchèque a adopté, dès 1993, une politique de développement et de construction des autoroutes et des voies rapides ainsi qu'une politique de modernisation des principaux corridors ferroviaires, et des modes de financement appropriés. En outre, il y a correspondance entre les tracés des corridors nationaux et internationaux, en toute conformité avec les accords AGC, AGR, AGTC et, depuis peu, également AGN, auxquels la République tchèque est partie. Grâce à une gestion réaliste et à la coopération avec les autres pays, le programme de construction progresse conformément au calendrier, de sorte qu'une partie des corridors sur le territoire tchèque (en particulier en ce qui concerne le réseau routier) sont déjà achevés.

Le principal axe ferroviaire faisant partie du corridor IV du réseau trans-européen (TEN) est la ligne Decín – Prague – Česká Trbová – Brno – Breclav, qui a été classée priorité absolue dans le cadre du programme de modernisation des corridors ferroviaires de transit car c'est vers elle que convergent les flux de trafic nationaux et internationaux. La modernisation de la voie se fait sans interruption de la circulation, les travaux étant effectués par tronçons de 15 à 30 km de longueur. Le programme, qui a été lancé en 1994, progresse comme prévu et devrait normalement être achevé vers 2002. Par ailleurs, le projet d'embranchement IV A du corridor TEN Prague – Plzeň – frontière germano/tchèque, qui fait partie de ce corridor, n'en est qu'à la phase de l'étude de faisabilité.

La ligne Petrovice u Karviné – Prerov – Breclav dans le sens nord-sud, qui constitue un embranchement du corridor VI TEN, constitue la priorité suivante dans le programme de

modernisation des infrastructures ferroviaires. L'embranchement Prerov – Česká Třebová sera également modernisé, ce qui créera un itinéraire ferroviaire est-ouest modernisé et cohérent (Nuremberg – Prague – Ostrava – Slovaquie, Pologne). Les travaux sur ce tronçon ont déjà débuté.

Le long de l'itinéraire du corridor IV, l'infrastructure routière tchèque comprend le réseau autoroutier qui est dans une large mesure déjà en service. L'axe central Prague – Brno – Breclav à la frontière entre la République tchèque et la République slovaque, et une partie de l'autoroute Prague – Nuremberg (VIA CAROLINA) sont achevés. Un autre tronçon de cette autoroute sur l'axe Plzeň – (exception faite du contournement de Plzeň) – Rozvadov – Waidhaus sera inauguré le 10 novembre en présence des Ministres des transports de la République tchèque et de la République fédérale d'Allemagne. Ainsi sera réalisé un itinéraire cohérent permettant de rejoindre le réseau routier à grande capacité de l'Europe occidentale. L'autoroute entre Prague et Dresden fait également partie des priorités, et un certain nombre de tronçons sont en cours d'aménagement tandis que d'autres sont déjà en service.

Sur le territoire tchèque, l'itinéraire du corridor VI TEN sera créé par l'autoroute reliant Bohumin (frontière avec la Pologne) à Vyskov na Moravě, où cette autoroute rejoint celle qui relie Prague à Brno, déjà en service, vers la République slovaque et l'Autriche. Nous pensons qu'une partie de cette autoroute sera en service dès 2000 et que l'ensemble du projet devrait être achevé vers 2005.

A l'aéroport Prague-Ruzyně, on a agrandi la zone sous douanes en aménageant une galerie du côté ouest où ont été transférés les vols intérieurs. L'ancienne zone sous douanes a été reconstruite et est maintenant réservée aux arrivées internationales. Une nouvelle zone sous douanes pour les départs des vols internationaux a également été construite, ainsi qu'une aérogare pour l'aviation générale. L'aérogare de fret est en construction. Pour continuer d'accroître la capacité de l'aéroport, il sera nécessaire d'agrandir l'aérogare en lui adjoignant un troisième terminal.

## PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	4 554	1 648	2 402		42	537		560
1994	6 595	2 761	3 895	2 291	48	4 693		1 499
1995	8 957	4 857	6 266	2 010	48	5 455		2 070

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	5 820	2 106	3 070		53	686		716
1994	7 594	3 179	4 485	2 638	55	5 404		1 726
1995	8 957	4 857	6 266	2 010	48	5 455		2 070

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants 3)**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 4)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993		17 408			3 110	1 168		
1994		19 984		43 588	3 058	5 433		17 409
1995		24 380	168 175	49 122	3 086	10 509		19 173

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : coût d'achat avec dépréciation tenant compte de toute amélioration technique.

4) Seulement voies navigables principales ; les barrages ne sont pas inclus.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995 3)**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 4)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993		22 247			3 974	1 493		
1994		23 010		50 188	3 521	6 256		20 045
1995		24 380	168 175	49 122	3 086	10 509		19 173

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : coût d'achat avec dépréciation tenant compte de toute amélioration technique.

4) Seulement voies navigables principales ; les barrages ne sont pas inclus.

## PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993		3 620	166		42	537		560
1994		3 065	834	2 110	48	4 693		1 499
1995		4 645	1 189	1 583	48	5 453		2 070

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	3 820	326	3 170		172	53		
1994	4 113	356	4 399		122	69		
1995	4 945	340	4 093		124	106		

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	Routes 1)		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	4 882	417	4 051		220	68		
1994	4 736	410	5 065		140	79		
1995	4 945	340	4 093		124	106		

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## 27. ROUMANIE

### 27.1 Concepts et définitions statistiques

La Roumanie, avec une population de 22.7 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 1 071 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 95 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de leus roumains aux prix courants, et les données figurant dans les tableaux exprimés en prix courants et aux prix de 1989 et de 1993 ont été obtenues grâce à la coopération avec la Direction générale des affaires financières étrangères du Ministère des transports.

Le Ministère a communiqué les indices des prix de la production industrielle ci-après, à utiliser comme déflateur dans la présente publication. Le Ministère a suggéré, pour les années 1985-1990, de prendre en compte un indice des prix constant au niveau de 1990, étant donné le contrôle strict exercé sur les prix dans cette période.

1990	1.27
1991	4.08
1992	11.61
1993	30.78
1994	74.01
1995	100.00

### 27.2 La politique et les infrastructures de transport

#### *Grandes décisions de politique des transports ayant entraîné des conséquences importantes pour le développement des infrastructures de transport*

Dans la période comprise entre 1985 et 1989, les investissements dans les infrastructures de transport ont été approuvés dans le cadre de plans nationaux annuels de développement économique et social, en tenant compte du rythme de développement des autres branches de l'économie nationale : l'industrie et le commerce, la construction et l'agriculture, par exemple.

- Les investissements dans les infrastructures de transport ont été financés exclusivement sur le budget de l'Etat, et leur volume a représenté une proportion importante du total des investissements nationaux.
- Au cours de cette période, les investissements ont été encouragés en application de la stratégie nationale de développement socio-économique prévue dans les plans annuels et quinquennaux, et ils ont été approuvés en vertu de décrets du Conseil d'Etat.

Jusqu'en 1990, les dispositions suivantes étaient imposées par les pouvoirs publics : limitation prévue par la loi des distances parcourues par route à 60 km au maximum, certaines restrictions chiffrées de

la consommation mensuelle de carburant des entreprises de transport et obligation d'utiliser le mode ferroviaire pour le transport sur de moyennes et de longues distances.

Ces décisions avaient eu une influence considérable sur les investissements en infrastructures et l'équipement du secteur des transports. En effet, la majeure partie des crédits avaient été alloués aux transports ferroviaire et maritime, car ces secteurs étaient jugés les plus rentables.

Ces politiques ont été radicalement remaniées pour répondre à la réalité qui se faisait jour à l'aube de la réorientation de l'économie selon les principes du marché libre et de sa réorganisation. Dans le même temps, la situation politique dans les Balkans (la guerre en ex-Yougoslavie) a détourné le volume important du trafic européen en transit vers la Roumanie, alors que les infrastructures étaient pas du tout suffisantes pour l'absorber.

C'est ainsi que l'année 1990 a marqué le début de la réorganisation des transports et de la diversification de l'offre de transport en Roumanie. Dès cette année-là, la libéralisation de l'utilisation des infrastructures de transport a commencé.

En revanche, par suite des frais administratifs et des coûts d'exploitation considérables qu'ont entraîné les grands investissements dans l'équipement du secteur ferroviaire, qui n'étaient pas couverts par les recettes, la société des chemins de fer n'a pas pu accroître sa part de marché et a pâti d'une baisse de trafic de l'ordre de 30-35 pour cent en 1990-1991 par rapport à 1989.

A partir de 1992, le Ministère des transports de la Roumanie a entamé la création d'un cadre cohérent pour la remise en état des réseaux de transport routier : les bases pour l'application du principe "utilisateur-payeur" ont été définies lorsqu'a débuté l'étude financée par la Banque mondiale et intitulée "Tarification des usagers de la route".

Une autre orientation stratégique a été dictée par la nécessité d'adopter d'urgence des mesures afin de stopper la détérioration du réseau routier, puis de le remettre en état et de le moderniser, parallèlement à la planification à long terme d'un réseau autoroutier pour les principaux itinéraires de transit. L'application concrète de cette stratégie a été mise à mal parce que les crédits nécessaires faisaient défaut, que le pays traversait une récession relative et que le budget de l'Etat était déficitaire.

En conséquence, le Ministère des transports a été contraint d'interrompre les travaux réclamant de nouveaux investissements, aussi bien sur le réseau routier (autoroute Bucarest-Constanta) que dans d'autres modes de transport (agrandissement du port de Constanta, construction du canal Danube-Bucarest, nouvelles lignes ferroviaires, réparations essentielles dans les principaux aéroports régionaux), pour privilégier, presque exclusivement du point de vue financier, la remise en état des routes nationales. A cet effet, il a contracté des emprunts à l'étranger, auprès des institutions financières internationales.

Les principales initiatives sont exposées ci-après :

#### ***En ce qui concerne le transport routier :***

Le Fonds routier a été créé et adopté en vertu d'une loi. Il s'agit d'un fonds extrabudgétaire, alimenté par les redevances d'utilisation acquittées par les usagers de la route et destiné à financer les travaux routiers.

En 1995, le Ministre des transports a présenté un projet de loi, adopté dans l'année même, en vue d'autoriser et de définir précisément l'application de projets de construction-exploitation-transfert (CET) dans le secteur routier. Il a ensuite lancé un appel d'offres pour la concession d'un premier ensemble de tronçons d'autoroutes, dont la longueur avoisine 400 km et qui sont situés sur les corridors paneuropéens IV et IX.

Afin de réduire les coûts d'exploitation, un programme a été mis en train pour réorganiser l'Administration routière nationale et donner une orientation commerciale aux travaux routiers en transformant les services chargés de l'entretien des routes en sociétés qui seront privatisées prochainement. Son application se déroule en temps voulu.

La suite du programme de remise en état des routes, ainsi que l'application du programme de construction d'autoroutes sous un régime de concessions, devraient s'achever en 2005.

### ***En ce qui concerne le transport ferroviaire :***

Après avoir obtenu les premiers résultats de la remise en état et de la modernisation des infrastructures routières, le Ministère des transports a pu, à partir de 1995, se tourner vers la définition et l'application d'un programme cohérent de réorganisation des chemins de fer. Ce processus s'est amorcé en 1992 par la séparation des services de réparation du matériel roulant et leur transformation en une activité commerciale, mais il a pris du retard faute d'un cadre juridique et administratif adapté.

Dans ce contexte, des emprunts ont été contractés à l'étranger afin de permettre le financement de la remise en état des infrastructures ferroviaires, ainsi que l'élaboration et l'application d'un programme cohérent de réorganisation fondamentale des chemins de fer.

A cet égard, la première étape franchie a été l'adoption, en 1997, des principaux textes de loi et dispositions administratives dans ce domaine. Sur la base de cette législation, les initiatives suivantes sont déjà accomplies ou près d'arriver à leur terme :

- la séparation comptable des infrastructures et de l'exploitation ;
- la réorganisation administrative, par la transformation de la société des chemins de fer roumains (SNCFR), qui était une régie autonome, en une entreprise nationale ayant le statut d'une société commerciale, et par la séparation organique de ses activités en créant deux sociétés commerciales distinctes chargées, d'une part, de la gestion des infrastructures et, de l'autre, du transport de voyageurs et de marchandises ;
- l'octroi du libre accès aux infrastructures ferroviaires aux opérateurs ferroviaires détenteurs de licences et l'autorisation de percevoir une redevance d'utilisation ;
- l'intégration d'une redevance d'utilisation dans la structure des coûts du transport de voyageurs et de marchandises.

Dans ce domaine, il importe de signaler, en 1995, la mise en place en vertu de la même loi qui régit le transport routier, des fondements permettant l'accès aux capitaux privés par le biais des projets de construction-exploitation-transfert (CET), même si la modernisation et le développement des infrastructures ferroviaires, s'agissant de biens publics, relèvent principalement de l'effort financier de l'Etat.

Le principal objectif, pour l'avenir, est d'aligner sur les normes européennes les paramètres techniques des tronçons du réseau ferroviaire situés sur les corridors paneuropéens, en respectant les priorités techniques prévues dans les accords internationaux auxquels la Roumanie est partie contractante (AGC et AGTC).

***En ce qui concerne l'aviation civile :***

Dans le domaine de l'aviation civile, une première décision importante a été celle de constituer, à partir de 1991, des unités administratives distinctes pour les aéroports et le contrôle de la circulation aérienne.

Jusqu'en 1997, l'aviation civile ne représentait pas une priorité dans le secteur des transports eu égard à l'effort financier de l'Etat, et c'est seulement dans les aéroports d'Arad, de Baia Mare, de Timisoara, de Baneasa et surtout d'Otopeni que des investissements importants ont été effectués. Le reste des crédits d'investissement ont été alloués, en particulier, à l'entretien des pistes pour garantir une totale sécurité du trafic et à la réparation du système de balises lumineuses.

En 1996, la loi d'adhésion de la Roumanie à EUROCONTROL a été adoptée et, de ce fait, le programme couvrant la modernisation des infrastructures et le contrôle de la circulation aérienne s'est poursuivi, dans le cadre d'EATCHIP. En application de ce programme, les infrastructures et équipements roumains seront mis au niveau des normes européennes et mondiales.

C'est aussi en 1997 qu'ont été prises des décisions fondamentales et notables en la matière, avec l'adoption d'un code aéronautique et, au plan administratif, le passage des aéroports régionaux sous la tutelle des conseils des provinces, qui prennent en considération les intérêts locaux. Pour donner suite à cette décision, les crédits destinés aux investissements appropriés dans ces aéroports seront gérés par les autorités locales.

Au début de 1998, la première phase de la privatisation a commencé dans le cadre de la procédure juridique de transformation des régies des aéroports en sociétés commerciales. Les activités des aéroports gagneront ainsi en efficacité et l'Etat pourra progressivement réduire et supprimer son effort financier dans ce domaine. Ce processus a commencé également pour d'autres régies du secteur de l'aviation civile.

***En ce qui concerne les infrastructures de transport sur les voies navigables :***

En 1991, dans le cadre de la réorganisation des anciennes entreprises d'Etat pour en faire des sociétés commerciales et des régies autonomes, on a procédé à une séparation nette entre les activités d'exploitation portuaire et celles de gestion et d'entretien des infrastructures.

Les régies autonomes sont désormais chargées de la gestion et de l'entretien des infrastructures.

La mise en oeuvre du programme d'entretien et de réparation des infrastructures des ports et des voies navigables a pris beaucoup de temps car son financement était exclusivement couvert au moyen des recettes des régies autonomes, faute de crédits émanant du budget de l'Etat.

Quant au développement des capacités portuaires entre 1991 et 1997, de nouvelles installations ont été mises en services dans les ports de Braila et de Tumu Severin. Les objectifs visés ont été atteints avec un financement provenant du budget de l'Etat.

Les conditions techniques de la flotte d'embarcations fluviales sont liées à des facteurs objectifs qui ont influencé l'activité de transport fluvial, à savoir :

- la récession économique ;
- la baisse du volume d'investissement ;
- l'embargo contre l'ex-Yougoslavie.

Ces facteurs ont eu pour effet de réduire le volume de marchandises transportées et les recettes des compagnies de navigation. De ce fait, les fonds ont manqué pour la réparation et l'entretien de la flotte en service ainsi que pour la construction navale.

La diminution du volume de marchandises à transporter a aussi fait baisser le volume de celles qui transitaient par les ponts roumains. Les conditions de navigation sur le Danube interviennent aussi à cet égard.

Les moyens de dragage sont obsolètes, de sorte que les résultats obtenus ne sont pas satisfaisants en regard des coûts considérables de ces opérations.

Il en va de même pour la signalisation et les systèmes de mesure du débit des fleuves.

***En ce qui concerne les infrastructures de transport maritime :***

Dans le secteur du transport maritime, il a été décidé en 1990 de poursuivre le programme d'agrandissement du port de Constanta, même si les ressources financières étaient insuffisantes. En fait, les digues et les ouvrages de protection interne n'ont pas pu être terminés.

Compte tenu de ce qui précède, le Ministère des transports a dû faire appel à des crédits étrangers pour remédier aux dommages et, par la suite, achever les digues, condition permettant de commencer à investir pour mener à terme les aménagements portuaires et lancer les activités d'exploitation.

A cet égard, le seul élément qui pourrait contribuer à la relance des investissements serait le recours à des projets, de construction-exploitation-transfert, dans la mesure où le Ministère des transports prévoit que le Parlement roumain adoptera, en 1998, une Loi-cadre pour les concessions publiques.

Malgré la situation évoquée ci-dessus, le Ministère des transports considère que le port de Constanta est un objectif prioritaire pour l'investissement, compte tenu du fait qu'il est situé sur deux corridors de transport paneuropéens (IV et VII). En outre, c'est un objectif fondamental parce qu'il relie le réseau de transport européen à des régions offrant des perspectives intéressantes (Moyen-Orient et Proche-Orient) et que c'est là où se concentrent les flux de transport à destination et en provenance des grands marchés de matières premières et de produits de consommation que sont les Etats de l'ex-Union soviétique. Enfin et surtout, il s'agit d'un carrefour sur le corridor terrestre entre l'Europe et l'Asie.

## PAYS MEMBRE: ROUMANIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport 3)**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	612		4 988	1 886	4 002		3 500	653
1988	528		5 857	1 609	4 178		3 600	602
1989	546		5 628	1 866	4 125		3 450	580
1990	755		6 051	1 391	2 401		2 500	291
1991	2 184		5 628	2 043	1 905		3 000	252
1992	15 204		3 200	3 207	798		2 500	716
1993	51 701		37 995	14 775	1 544		11 319	5 943
1994	194 712		42 032	25 652	5 378		21 314	16 078
1995	333 513		141 440	27 856	11 391		16 077	77 583

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Voies navigables intérieures : estimations de 1987 à 1990.

Ports maritimes : estimations de 1987 à 1992.

## PAYS MEMBRE: ROUMANIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport 3)**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	48 061		391 523	148 061	314 137		274 725	51 248
1988	41 452		459 694	126 272	327 975		282 575	47 253
1989	42 865		441 782	146 452	323 760		270 801	45 495
1990	59 278		474 992	109 176	188 438		196 232	22 873
1991	53 543		138 016	50 108	46 719		73 565	6 170
1992	130 921		27 551	27 618	6 872		21 528	6 166
1993	167 996		123 460	48 009	5 016		36 779	19 312
1994	263 074		56 790	34 659	7 266		28 797	21 723
1995	333 513		141 440	27 856	11 391		16 077	77 583

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Voies navigables intérieures : estimations de 1987 à 1990.  
Ports maritimes : estimations de 1987 à 1992.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1 405		779 533	262 555	347 817		134 639	14 155
1994	29 113		6 364 653	2 154 297	2 983 947		1 013 991	277 689
1995	27 541		6 290 335	2 159 573	2 976 280		1 011 138	294 604

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	4 564		2 533 008	853 143	1 130 192		437 494	45 994
1994	39 335		8 599 255	2 910 661	4 031 598		1 369 999	375 184
1995	27 541		6 290 335	2 159 573	2 976 280		1 011 138	294 604

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	45 166		239 986	28 219	11 386		12 474	19 871
1994	177 401		350 945	60 520	22 704		20 097	44 429
1995	278 909		541 323	85 838	35 010		28 625	60 731

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	146 763		779 808	91 695	36 996		40 533	64 567
1994	239 686		474 186	81 769	30 675		27 153	60 028
1995	278 909		541 323	85 838	35 010		28 625	60 731

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **28. ROYAUME-UNI**

### **28.1 Concepts et définitions statistiques**

Le Royaume-Uni, avec une population de 58.6 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 14 687 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 243 habitants par km<sup>2</sup>.

Le tableau 1 est exprimé en millions de livres sterling et a été obtenu grâce à la coopération avec le Department of Transport. Celui-ci a également communiqué l'indice des prix à utiliser comme déflateur.

### **28.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

**PAYS MEMBRE: ROYAUME-UNI**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) 5) Routes		Chemins de fer 3) 5)	Chemins de fer 5) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	5) Ports maritimes	5) Aéroports
	4) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	2 799	1 150	643	246			65	250
1988	3 140	1 190	853	241			84	291
1989	3 828	1 571	1 140	340			114	379
1990	4 341	2 107	1 323	553			130	578
1991	4 451	2 129	1 537	472			115	461
1992	4 757	2 268	1 550	689			107	432
1993	4 839	2 392	1 152	704			123	504
1994	4 810	2 401	1 130	877			120	639
1995	4 404	2 054	918	1 085			165	583

1) Y compris routes urbaines.

2) Routes nationales (autoroutes et routes principales).

3) La part britannique dans l'Eurotunnel est incluse.

4) Y compris investissements privés.

5) Année comptable (Avril-Mars).

**PAYS MEMBRE: ROYAUME-UNI**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) 5) Routes		Chemins de fer 3) 5)	Chemins de fer 5) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	5) Ports maritimes	5) Aéroports
	4) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 009	1 647	921	352			93	358
1988	4 216	1 598	1 145	324			113	391
1989	4 809	1 974	1 432	427			143	476
1990	5 135	2 492	1 565	654			154	684
1991	4 947	2 366	1 708	525			128	512
1992	5 076	2 420	1 654	735			114	461
1993	5 019	2 481	1 195	730			128	523
1994	4 902	2 447	1 152	894			122	651
1995	4 375	2 040	912	1 078			164	579

1) Y compris routes urbaines.

2) Routes nationales (autoroutes et routes principales).

3) La part britannique dans l'Eurotunnel est incluse.

4) Y compris investissements privés.

5) Année comptable (Avril-Mars).

## **29. SLOVENIE**

### **29.1 Concepts et définitions statistiques**

La Slovénie, avec une population de 2 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 6 058 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 100 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de tolar slovènes et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports et des communications, qui a également fourni l'indice des prix fondé sur les prix de détail ainsi que les taux de change en ECU.

1992	56.03
1993	74.13
1994	88.81
1995	100.00

### **29.2 La politique et les infrastructures de transport**

Aucun rapport n'a été reçu.

## PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992	1 857		1 315					316
1993	8 036		2 578					767
1994	14 925		6 195				27	848
1995	29 333		8 308				35	717

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992	3 314		2 347					564
1993	10 840		3 478					1 035
1994	16 806		6 976				30	955
1995	29 333		8 308				35	717

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993								
1994	1 632						7.70	2.60
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993								
1994	1 838						8.67	2.93
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## **30. SUEDE**

### **30.1 Concepts et définitions statistiques**

La Suède, avec une population de 8.9 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 18 914 ECU par habitant aux prix courants. La densité de la population était de 22 habitants par km<sup>2</sup>.

Les Tableaux 1 à 8 ci-après sont exprimés en millions de couronnes suédoises et ont été obtenus grâce à la coopération avec l'Institut suédois pour l'analyse des transports et des communications, qui a également fourni l'indice des prix à utiliser.

### **30.2 La politique et les infrastructures de transport**

*Principaux documents et décisions publiés relativement aux investissements dans les infrastructures de transport entre 1985 et 1995.*

En 1988, le Parlement suédois a adopté une résolution sur la politique des transports qui énoncent cinq objectifs partiels :

- accessibilité,
- efficacité,
- sécurité de la circulation,
- qualité de l'environnement,
- équilibre régional.

Cette décision remplace la stratégie *ad hoc* classique axée sur les projets qui avaient cours jusque là.

En 1991, ces changements ont été complétés par un nouveau cadre décisionnel. La planification des infrastructures devait être envisagée de façon plus cohérente au niveau national et être fondée sur une évaluation rigoureuse des effets socio-économiques. Depuis, elle prend la forme de plans décennaux, biennaux (maintenant quadriennaux) et annuels :

- le plan national de gestion des routes, de l'Administration routière nationale (Vägverket) ;
- les plans des réseaux de grandes lignes, de l'Administration ferroviaire nationale (Banverket) ;
- les plans régionaux de gestion des routes et la planification des installations des provinces, établis par les provinces ;
- les programmes spéciaux des grandes agglomérations ;
- les programmes triennaux de développement aéroportuaire, de l'Administration nationale des aéroports (Luftfartsverket).

La mise en oeuvre de la liaison fixe rail-route entre le Danemark et la Suède (liaison de l'Øresund) a été décidée par les gouvernements suédois et danois en 1991. La construction a commencé fin 1995.

### ***Principaux événements qui expliquent certaines variations importantes observées dans les données statistiques publiées***

En raison de la récession économique du début des années 90, les investissements dans les infrastructures ont considérablement augmenté, comme en témoigne le plan décennal actuel (1994-2003). Les indications de planification pour la révision du plan décennal (1998-2007) comportent également des investissements importants mais moindres que le plan actuel.

### ***Perspectives et récents documents susceptibles d'influer sur la politique future d'investissements dans les infrastructures de transport***

La planification actuelle concernant les investissements dans les réseaux routier et ferroviaire est conforme au plan à long terme (pour la période 1994-2003) susmentionné. Les programmes à long terme d'investissement dans les infrastructures sont en cours de révision pour la période 1998-2007, conformément à une nouvelle décision prise par le Parlement en 1997. Les nouveaux plans nationaux seront établis par la Vägverket et la Banverket et soumis au gouvernement au plus tard le 6 mars. Celui-ci les approuvera alors.

### ***Nouveaux investissements dans les infrastructures de transport en Suède***

Le 20 mars 1997, le Parlement suédois a décidé d'effectuer une révision des plans d'infrastructures de transport à long terme pour la période 1998-2007. Cette décision couvre tous les types de trafic, au plan national comme local. Cependant, il est centré sur les routes et les chemins de fer publics.

### ***Objectif général***

Les mesures prises pour améliorer les infrastructures devraient favoriser l'adaptation aux impératifs environnementaux, à la sécurité, à la croissance et à la création d'emplois dans toutes les régions du pays.

Cette décision implique que les investissements dans les routes d'importance nationale se poursuivront. Dans le choix des mesures, on accordera une plus grande attention à la diversité des conditions de circulation sur les différents tronçons routiers. Cette décision implique également une augmentation des investissements en vue d'améliorer la capacité.

Par ailleurs, le programme d'investissements actuel dans le secteur ferroviaire sera complété par des mesures visant à accroître l'efficacité du transport de marchandises, notamment une diminution du nombre d'arrêts des trains, une utilisation plus efficace des wagons de marchandises et l'autorisation de transporter des charges plus importantes sur certaines lignes.

Les investissements ont pour but de stimuler la croissance et l'emploi en Suède. Ainsi, les améliorations apportées au transport de marchandises auront des incidences très favorables pour les industries forestière, papetière et sidérurgique du nord du pays.

Les investissements dans les infrastructures devraient également contribuer à l'équilibre régional. Les disparités entre les régions, du point de vue de l'accessibilité, de l'environnement et de la sécurité, devraient s'atténuer. Pour des raisons de politique régionale, des investissements spéciaux seront prévus pour la finition des routes en gravier.

L'infrastructure de transport sera progressivement adaptée aux impératifs environnementaux. Des mesures seront prises pour remédier à l'impact des installations de transport en place sur le milieu local. La construction, l'exploitation et l'entretien des routes et des chemins de fer seront graduellement adaptés aux principes des cycles écologiques, et le risque de dommages graves à l'environnement par suite d'accident impliquant des cargaisons dangereuses, sera réduit. Des programmes d'action concrets axés sur la réduction du bruit causé par le transport routier, le transport ferroviaire et l'aviation seront également élaborés. La préparation des plans à long terme comprendra des évaluations de l'impact des infrastructures sur l'environnement. L'un des objectifs est de réduire les effets d'intrusion et de séparation.

Le point de départ en matière de sécurité des transports est la "vision zéro", c'est-à-dire aucun décès ni blessure grave. Toutes les nouvelles infrastructures seront conçues en fonction de cet objectif.

### ***Projets spéciaux***

Les projets spéciaux suivant s'inscrivent dans la planification relative au réseau principal :

- financement partiel du tunnel dans la ville de Malmö ;
- aménagement de quatre voies entre Södermalm et Årsta, à Stockholm ;
- rénovation de la ligne Ådal entre Sundsvall et Nyland (première phase du projet de la ligne de Botnie) ;
- accroissement de la capacité entre Göteborg et la Norvège ;
- affectation de crédits pour l'accroissement de la capacité en voies à Stockholm.

Les critères de planification et d'investissement dans les grandes artères nationales devraient être formulés de façon à assurer une répartition régionale plus équitable. En outre, il est proposé que la ligne E6 au nord de Rabbalshede soit mise à niveau pour être conforme à la norme routière de 13 mètres.

### ***Financement***

Pour mettre en oeuvre ces plans, un budget de 190 milliards de couronnes a été prévu pour la période 1998-2007. Ce budget est affecté comme suit :

- routes nationales : 30.5 milliards ;
- chemins de fer nationaux : 36 milliards ;
- mesures régionales : 32 milliards ;
- exploitation et entretien du réseau routier : 56 milliards ;
- exploitation et entretien du réseau ferroviaire : 27 milliards ;
- mesures concernant l'infrastructure en vue d'améliorer l'environnement et la sécurité : 8.5 milliards.

### ***Qui établit les plans ?***

En principe, ce sont l'Administration routière nationale et l'Administration ferroviaire nationale qui élaborent les mesures concernant les réseaux routier et ferroviaire nationaux ainsi que la portée de toutes les mesures concernant l'exploitation et l'entretien. La décision du Parlement confère au Conseil d'administration des provinces un rôle plus important dans la coordination et le regroupement

des mesures concernant les infrastructures de transport régional dans les plans de la province. Dans les provinces de Skåne, Kalmar et Gotland, des organismes régionaux autonomes assument la responsabilité de ces tâches pendant une période d'essai.

Les plans des provinces couvrent les mesures concernant les infrastructures qui revêtent une importance vitale pour la région. Les voies ferrées et les routes provinciales, ainsi que les routes nationales qui ne sont pas indiquées dans les plans concernant le réseau national entrent dans cette catégorie.

Les plans comprennent également les mesures visant à accroître la capacité, et à améliorer la sécurité et l'environnement. Certaines d'entre elles faisaient partie auparavant des plans d'entretien.

Les plans des provinces doivent également contenir un programme concerté de mesures de protection de l'environnement qui seront mis en oeuvre le long des routes et chemins de fer existants.

Les plans de financement des améliorations des installations de transport provinciales qui font partie des systèmes de transport public régional continueront d'être élaborés au plan régional comme auparavant. Une aide financière incitative sera accordée pour les mesures qui améliorent l'accès des personnes handicapées aux transports publics.

Les mesures plus ambitieuses qui concernent l'environnement et la sécurité seront suivies de mesures incitatives pour des mesures correspondantes sur les réseaux routiers municipaux. Les plans des provinces détermineront également l'importance et la portée de ces aides.

Les conseils d'administration des provinces coordonnent les plans des provinces dans le cadre de groupes régionaux, qui établissent également des accords sur la répartition des crédits entre les divers plans provinciaux.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 393		1 831	302			297	877
1988	3 853		1 894	602			234	1 187
1989	4 872		2 486	741			353	1 242
1990	5 500		3 589	742			362	1 700
1991	5 113		4 429	703			347	500
1992	6 063		4 853	1 135			185	358
1993	9 090		5 677	774			271	267
1994	9 291		9 044	919			279	293
1995	9 997		9 955	743			377	431

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 204		2 269	374			368	1 087
1988	4 746		2 333	741			288	1 462
1989	5 947		3 035	905			431	1 516
1990	6 412		4 184	865			422	1 982
1991	5 754		4 984	791			391	563
1992	6 561		5 252	1 228			200	387
1993	9 550		5 964	813			285	281
1994	9 467		9 215	936			284	299
1995	9 997		9 955	743			377	431

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	175 903		53 917	10 362			17 458	5 947
1987	183 321		57 932	11 209			18 775	6 717
1988	194 690		62 048	12 300			20 580	8 141
1989	212 639		71 210	13 973			22 759	10 224
1990	232 367		75 563	15 617			24 765	12 395
1991	237 635		83 808	14 136			21 925	13 238
1992	241 123		81 188	14 163			21 430	13 488
1993	246 377		88 738	15 154			21 610	13 925
1994	255 029		99 153	15 542			21 539	14 161
1995	273 881		114 754	20 751			27 720	14 839

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris la valeur des gares routières.

4) Y compris la valeur des voies navigables intérieures.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	255 816		83 124	15 811			26 488	8 261
1988	256 657		84 817	15 966			26 719	9 304
1989	257 659		86 472	16 471			26 832	10 642
1990	259 306		88 545	17 058			27 057	11 966
1991	260 984		91 811	17 568			27 254	13 634
1992	261 676		95 716	18 129			27 433	14 058
1993	263 729		100 493	19 261			27 465	14 372
1994	268 800		105 994	19 916			27 602	14 585
1995	273 881		114 754	20 751			27 720	14 839

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris la valeur des gares routières.

4) Y compris la valeur des voies navigables intérieures.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

### Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal)

(Investissement en infrastructures de transport) 1) 2)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990		
1991		
1992	5.00	5.41
1993	5.00	5.25
1994	38.00	38.72
1995	60.00	60.00

1) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

2) Y compris les investissements en conteneurs.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	2 100		3 494					
1994	2 200		5 439					
1995	2 700		5 494					

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 044		807	499			202	19
1988	3 359		888	559			215	18
1989	4 225		987	641			242	16
1990	4 513		1 088	694			264	18
1991	5 247		1 352	553			264	65
1992	5 375		1 777	530			250	31
1993	5 629		1 644	698			228	31
1994	4 982		2 002	605			196	33
1995	5 397		2 314	666			196	35

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
		1987						
1988	4 137		1 094	689		265	22	
1989	5 157		1 205	782		295	20	
1990	5 262		1 269	809		308	21	
1991	5 905		1 521	622		297	73	
1992	5 816		1 923	574		271	34	
1993	5 914		1 727	733		240	33	
1994	5 076		2 040	616		200	34	
1995	5 397		2 314	666		196	35	

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

## **31. SUISSE**

### **31.1 Concepts et définitions statistiques**

La Suisse, avec une population de 7.0 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 30 345 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 170 habitants par km<sup>2</sup>.

Les Tableaux 1 à 8 ci-après sont exprimés en millions de francs suisses et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.

On a utilisé, pour tous les modes de transport, ainsi que pour les dépenses d'investissement et d'entretien, un indice des prix presque uniforme. Entre 1985 et 1995, la plupart des indices des prix ont augmenté de 14 pour cent. Le déflateur du produit intérieur brut s'est accru de 37.5 pour cent au cours de la même période.

### **31.2 La politique et les infrastructures de transport**

#### *Points forts des investissements suisses dans les infrastructures de transport 1987-1995*

##### **1. Contexte politique des investissements pris en considération**

On peut citer quatre décisions importantes qui ont influencé de manière déterminante la nature et l'ampleur des investissements infrastructurels de la période examinée :

- le nouvel article constitutionnel relatif à l'utilisation du produit de l'imposition des huiles minérales, accepté le 27 février 1983 ;
- le projet RAIL 2000, accepté le 6 décembre 1987 ;
- le rejet des initiatives dites "Trèfle" relatives à la suppression de 3 tronçons d'autoroutes prévus au réseau des routes nationales, en date du 1er avril 1990, lequel a levé les derniers obstacles (politiques) à la réalisation des tronçons contestés ;
- le projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), dit aussi arrêté sur le transit alpin, accepté le 27 septembre 1992.

Cette dernière décision s'est naturellement inscrite dans le contexte de la politique de rapprochement et d'intégration européenne de la Suisse, qui s'est par ailleurs traduite au plan des transports, dans un premier temps, par l'engagement de réaliser un corridor transalpin provisoire destiné au trafic combiné. Achievé pour ce qui concerne l'axe du St-Gothard au 1.1.1994, ce corridor était conçu pour une capacité annuelle de 360 000 envois non accompagnés. Sa deuxième composante, destinée à porter la capacité de la chaussée roulante à 110 000 envois par année et concernant l'axe du Loetschberg est en cours de réalisation ; toutefois, elle n'a que faiblement affecté la période examinée. En revanche, les travaux de planification et de sondage relatifs à la NLFA ont débuté en 1994.

##### **2. Eléments déterminants des investissements infrastructurels**

De manière générale, on peut signaler que les projets courants ont été poursuivis durant le laps de temps de 1987 à 1995 à un rythme d'abord constant, pour s'accélérer ensuite. Si les investissements

dans les voies navigables et les oléoducs n'ont guère connu de développements majeurs, il n'en a pas été de même pour les routes, les chemins de fer, les voies ferrées urbaines et régionales et les aéroports. Les réalisations principales sont les suivantes :

- Réseau express régional de Zurich (RER), 1990 ;
- Métro du Sud-Ouest lausannois (TSOL), 1991 ;
- Interconnexions ferroviaires ou par tramways à Bâle, Berne, Genève et Lausanne ;
- Achèvement de la mise à deux voies de l'itinéraire du Loetschberg, 1992 ;
- Déviation du Grauholz, quadruplement Aarau-Rapperswil (1995, 1997) ;
- Contournements autoroutiers de Neuchâtel (1993), Genève (1994) ; 2ème liaison autoroutière Bâle-Zurich par le Bözberg, traversée de Schaffhouse (toutes deux 1996) ;
- Poursuite des aménagements aéroportuaires sur les plates-formes de Bâle-Mulhouse, Genève et Zurich dans une perspective qualitative.

A la fin de la période sous revue, les priorités politiques en matière de projets d'infrastructures s'organisaient de la façon suivante :

- RAIL 2000 ;
- Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes et corridor de transit combiné rail-route ;
- Achèvement du réseau des routes nationales (prévu à l'horizon 2007), à l'exception des contournements de Zurich et de Bienne ;
- Amélioration des transports publics d'agglomération, en dehors d'un engagement financier direct de l'Etat fédéral.

L'engagement de la Confédération de ces dernières années peut être décrit dans les termes suivants :

- s'agissant des entreprises concessionnaires de transport (chemins de fer régionaux et suburbains), elle peut faciliter leurs accès au coeur des villes et des agglomération ainsi que leurs interconnexions ;
- en ce qui concerne les transports publics locaux et urbains, elle ne peut soutenir que des projets impliquant une séparation des tracés ou des mises en site propre (bus, tramways, métros légers) ;
- enfin, le projet de métro léger lausannois a pu bénéficier d'une aide substantielle et ciblée (mais exceptionnelle) au titre de la desserte du site de l'Ecole polytechnique fédérale.

Les deux premières formes d'aide ci-dessus ont largement pu être développées par la refonte de l'utilisation du produit de l'imposition des huiles minérales entrée en vigueur en 1985.

### **3. Priorités d'investissement à long terme**

Sous réserve que les projets de refonte des redevances d'utilisation et des modèles de financement (FTP) obtiennent l'approbation du Parlement et du peuple, les priorités d'aménagement pour les deux prochaines décennies pourraient être les suivantes :

- Grands projets ferroviaires : Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, RAIL 2000 (2ème étape), raccordement de la Suisse occidentale au réseau des TGV, assainissement phonique du réseau ferroviaire, toutes mesures devant être financées à l'aide d'un fonds destiné aux grandes infrastructures ferroviaires (FTP).
- Achèvement du réseau des routes nationales et maintien d'un réseau routier performant.

- Développements aéroportuaires d'ordre qualitatif.
- Mise en place d'une organisation optimale des transports de marchandises.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
		1987						
1988	2 963	1 191	1 137	130	0.20	1.10		118
1989	3 192	1 291	1 219	150	0.00	0.00		63
1990	3 674	1 558	1 402	137	n.d.	1.00		126
1991	4 191	1 848	1 419	255	2.00	0.00		136
1992	3 995	1 861	1 456	110	5.00	0.00		108
1993	4 092	2 141	1 616	145	4.00	0.00		124
1994	3 994	2 021	1 580	145	22.00	1.00		144
1995	3 895	2 064	1 489	135	4.20	0.00		206

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

3) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 083	1 208	1 044	217	0.34	1.48		132
1988	3 193	1 284	1 226	141	0.23	1.14		127
1989	3 238	1 310	1 237	152	0.00	0.00		64
1990	3 610	1 531	1 378	135	n.d.	1.03		124
1991	4 005	1 766	1 357	245	1.93	0.00		130
1992	3 830	1 784	1 397	105	4.77	0.00		104
1993	3 990	2 087	1 576	144	3.86	0.00		124
1994	3 949	1 998	1 562	144	21.68	1.03		142
1995	3 895	2 064	1 489	135	4.20	0.00		206

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

3) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	41 080	20 474	5 608	1 300				909
1987	42 489	20 950	5 823	1 338				913
1988	43 331	21 498	5 939	1 406				876
1989	44 658	22 106	6 087	1 454				830
1990	46 421	22 939	6 364	1 539				852
1991	48 600	24 012	6 966	1 612				890
1992	50 462	25 039	7 195	1 715				906
1993	52 312	26 286	7 687	1 895				939
1994	53 972	27 347	8 845	2 020				983
1995	55 485	28 395	9 099	2 103				1 082

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définitions utilisées: voir texte dans le chapitre consacré à la Suisse.

4) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	46 414	23 132	6 336	1 468				1 027
1987	47 302	23 323	6 483	1 490				1 016
1988	46 690	23 165	6 398	1 514				944
1989	45 293	22 420	6 174	1 475				841
1990	45 621	22 544	6 253	1 513				838
1991	46 441	22 945	6 656	1 540				851
1992	48 382	24 007	6 898	1 644				869
1993	51 014	25 634	7 496	1 848				916
1994	53 363	27 039	8 744	1 997				973
1995	55 485	28 395	9 099	2 103				1 082

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définitions utilisées: voir texte dans le chapitre consacré à la Suisse.

4) Grandes lignes.

## PAYS MEMBRE: SUISSE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport) 2)

Monnaie nationale (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	4.50	5.02
1988	2.50	2.74
1989	9.60	9.70
1990	13.80	13.57
1991	10.30	9.81
1992	13.10	12.55
1993	7.60	7.41
1994		
1995	14.60	14.60

1) Définition retenue: Investissements dans les terminaux (en Suisse et à l'étranger) de la société de ferroutage HUPAC.

2) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993			95					
1994			95					
1995			136					

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Travaux de sondage sur le tracé des tunnels alpins de la NLFA.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 444	114	370	167		2.0		16
1988	1 529	126	412	179		2.0		20
1989	1 516	124	417	190		2.7		21
1990	1 605	138	471	211		2.7		19
1991	1 805	149	496	236		2.8		29
1992	1 819	154	509	251		2.7		27
1993	1 796	154	528	253		2.7		27
1994	1 823	153	530	255		2.7		23
1995	1 868	164	541	238		2.7		24

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 607	127	412	186		2.25		17
1988	1 647	136	443	192		2.14		22
1989	1 538	125	423	192		2.70		21
1990	1 578	136	462	207		2.59		19
1991	1 725	143	474	225		2.59		27
1992	1 744	148	487	240		2.59		26
1993	1 751	150	522	246		2.59		26
1994	1 802	152	566	252		2.59		23
1995	1 868	164	541	238		2.70		24

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Grandes lignes.

## **32. TURQUIE**

### **32.1 Concepts et définitions statistiques**

La Turquie, avec une population de 56.7 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 1 998 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 75 habitants par km<sup>2</sup>.

Les tableaux ci-après sont exprimés en millions de liras turques et ont été obtenus grâce à la coopération avec le Ministère des transports et des communications.

La Turquie connaît à l'heure actuelle une forte inflation. Entre 1987 et 1994, le déflateur du produit intérieur brut s'est accru d'un facteur de 45, augmentation à peu près équivalente à celle des investissements dans les infrastructures de transport au cours de la même période. Les prix pour l'investissement ne varient pas d'un mode de transport à l'autre et ont augmenté d'un facteur de 44 au cours de cette période.

### **32.2 La politique et les infrastructures de transport**

*La politique des transports de la Turquie a été énoncée dans le septième plan de développement quinquennal (1996-2000), comme suit :*

Le principal objectif consiste à établir une infrastructure de transport respectueuse de l'environnement qui contribue le mieux possible à la réalisation des objectifs de développement par un service économique, rapide et sûr, fondé sur l'intégration harmonieuse des différents modes de transport.

La réalisation de cet objectif repose sur un accroissement de la productivité du secteur, sur l'utilisation efficace des capacités existantes, sur la mise à disposition d'infrastructures favorisant, en ce qui concerne le transport intérieur des marchandises, un transfert modal de la route vers le chemin de fer, le transport maritime et le transport par conduites, ainsi que sur la mise en place de mécanismes juridiques et institutionnels.

Un schéma directeur dynamique pour les transports, axé sur la compatibilité des sous-systèmes de transport avec le développement économique et social du pays ainsi que sur leur complémentarité sera élaboré et mis en oeuvre de façon continue.

Les activités nécessaires seront menées en vue de renforcer les liaisons de transport dans le cadre de la coopération économique de la Mer noire.

Des programmes de privatisation appropriés aux caractéristiques des systèmes de transport et des mécanismes de contrôle seront élaborés. En matière d'investissements, on privilégiera le modèle CET.

Dans le cadre de l'intégration à l'UE, on harmonisera les politiques des transports et on réalisera les infrastructures de transport nécessaires en développant les relations économiques et internationales avec les républiques turques indépendantes dans l'intérêt général du pays et afin d'améliorer ses capacités.

Les services de remise en état, d'entretien et de réparation seront assurés sans restrictions, afin de tirer le meilleur parti de l'infrastructure existante.

S'agissant des décisions d'investissement, on insistera sur l'évaluation de leur impact sur l'environnement, afin de réduire au minimum les effets néfastes des systèmes de transport sur l'environnement.

Les programmes d'investissement dans les installations portuaires et aéroportuaires seront accélérés et de nouvelles capacités seront mises à disposition là où elles seront nécessaires.

Afin d'assurer l'utilisation efficace des autoroutes, des ports et des aéroports existants, on accordera la priorité à la construction de routes raccordant ces éléments d'infrastructures aux principaux axes autoroutiers et ferroviaires.

On mettra l'accent sur les travaux d'amélioration de la superstructure de routes nationales et de grands axes, tout en augmentant le ratio de routes asphaltées de façon à couvrir toutes les routes nationales et 85 pour cent des routes départementales au cours de la période couverte par le plan, la longueur des routes asphaltées capables de tolérer le trafic de poids lourds devant atteindre 8 500 km d'ici à la fin de cette période.

Les investissements prévus permettront de mettre en service environ 500 km de routes à double chaussée et d'améliorer les normes géométriques de 5 500 km de routes.

En ce qui concerne les chemins ruraux, on accordera la priorité à la construction de routes communales. Celles-ci, y compris les chemins ruraux, qui rejoignent le centre des villages seront asphaltées dans le cadre d'un programme rationnel. Au cours de cette période, on construira 16 500 km de routes asphaltées, 50 000 km de routes stabilisées et 2 000 km de routes communales en béton.

Les réseaux autoroutiers seront définis encore une fois en termes d'"organisation" et d'exploitation, et un réseau rural sera élaboré pour assurer l'accès aux localités de certaines tailles à partir du point le plus commode, dans une optique visant à favoriser la rationalisation de l'habitat.

Les projets autoroutiers en cours seront réévalués. La construction et l'exploitation de ceux qui seront encore jugés appropriés seront transférées au secteur privé. Dorénavant, les autoroutes devront être conformes au schéma directeur des transports et faire l'objet au préalable d'une étude de faisabilité. On privilégiera pour ces investissements le modèle CET.

On mettra sur pied des programmes de formation et de contrôle ainsi que des services techniques destinés à accroître la sécurité routière. On effectuera également des contrôles techniques plus systématiques des véhicules afin de réduire leurs effets néfastes sur l'environnement.

Les chemins de fer mettront en application des méthodes d'exploitation modernes qui seront axées sur les exigences de leurs clients et leur permettront de s'adapter à l'évolution du marché afin de profiter de la reprise de la demande de transport ferroviaire.

On insistera sur les investissements concernant la modernisation et les améliorations de façon à tirer le meilleur parti du réseau ferroviaire en place. Le programme comprend ainsi la rénovation de 2 000 km de voies, l'électrification de 1 300 km, l'acquisition de 60 locomotives de ligne électrifiées,

de 250 voitures voyageurs et de 2 500 wagons marchandises. En outre, 80 km de nouvelles voies seront mis en service.

Une politique dynamique de transport maritime sera élaborée afin de suivre étroitement l'évolution mondiale du secteur et de permettre l'adaptation nécessaire de la flotte marchande, qui devrait atteindre 13 millions de TPL, y compris les renouvellements. De toute évidence, la part de la Turquie dans le transport maritime mondial est appelée à augmenter.

La gestion portuaire sera dotée d'une structure qui lui permettra de s'adapter à l'évolution du commerce national et international. La capacité portuaire sera augmentée autant que possible et le pays s'efforcera de mettre à profit sa situation géographique pour obtenir la part la plus importante possible du transport de transit.

Parallèlement à l'accroissement du trafic de conteneurs, on investira dans de nouveaux terminaux à conteneurs, en commençant par ceux de Derince et Iskenderun. A la fin de la période considérée, le trafic de conteneurs transitant par les ports turcs devrait être supérieur à 1 million d'unités.

S'agissant des aéroports, la priorité sera accordée aux investissements visant à accroître la capacité et à améliorer les normes de service aux aéroports existants, en particulier ceux d'Atatürk et d'Antalya.

En matière d'infrastructures aéroportuaires, on privilégiera les investissements dans les régions mal pourvues à cet égard mais offrant d'intéressantes perspectives sur les plans du tourisme et des exportations.

Pendant la même période, il est prévu d'achever les travaux aux aéroports d'Isparta, Bodrum, Samsun-Carsamba et Sanliurfa. Le nombre d'arrivées et de départs gérés par la Direction générale des aéroports nationaux devrait atteindre 30 millions d'ici la fin de la période.

Pour éliminer la dépendance à l'égard d'une source unique d'énergie et accroître la sécurité d'approvisionnement par la diversification des sources, on investira dans de nouveaux gazoducs et installations de stockage. Des investissements dans des oléoducs et gazoducs internationaux sont également prévus pour renforcer le pays du point de vue économique comme politique.

S'agissant du transport urbain, les investissements seront établis d'après des plans à long terme intégrant l'aménagement du territoire et les transports publics.

En évaluant la contribution du secteur privé dans le cadre d'une nouvelle approche des transports urbains, on aura davantage recours aux ressources du secteur privé dans le secteur des transports en faisant appel à des entrepreneurs qui auront fait leurs preuves.

Afin de respecter les restrictions en matière de tonnage visant le transport de marchandises sur les routes intervilles, on mettra en place des postes de contrôle de poids et on effectuera des inspections régulières. En ce qui concerne le transport routier des voyageurs et des marchandises, ainsi que la formation et la supervision des conducteurs, on améliorera l'efficacité des associations professionnelles et des institutions publiques, avec lesquelles des études conjointes seront effectuées en vue d'instaurer des conditions de circulation modernes.

## PAYS MEMBRE: TURQUIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	282 200	152 208	87 062			352 663	52 272	129 900
1988	632 478	429 478	189 198			242 764	53 262	381 000
1989	1 756 675	1 380 675	259 580			189 984	40 344	169 800
1990	4 917 915	3 979 130	307 874			364 309	69 688	423 500
1991	11 261 885	9 733 095	543 934			633 196	177 616	736 900
1992	15 913 320	13 664 826	980 635			508 925	133 996	840 400
1993	23 762 457	18 220 299	1 888 182			967 753	168 356	4 196 000
1994	29 742 306	20 707 560	3 202 698			1 669 285	420 635	7 237 900
1995	40 522 434	27 125 050	4 016 282			2 179 815	745 408	6 460 400

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: TURQUIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	21 874 291	11 798 145	6 748 402			27 336 045	4 051 520	10 069 089
1988	26 089 073	17 715 647	7 804 185			10 013 784	2 196 956	15 715 846
1989	49 270 117	38 724 269	7 280 427			5 328 628	1 131 546	4 762 498
1990	93 154 766	75 372 409	5 831 610			6 900 796	1 319 965	8 021 892
1991	125 300 683	108 291 130	6 051 723			7 044 957	1 308 597	8 198 778
1992	110 117 064	94 557 744	6 785 604			3 521 703	927 282	5 815 376
1993	99 509 578	76 300 760	7 907 008			4 052 706	704 934	17 571 517
1994	52 692 787	36 686 376	5 673 845			2 957 459	745 236	12 822 970
1995	40 522 433	27 125 056	4 016 283			2 179 815	745 408	6 460 400

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: TURQUIE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

Monnaie nationale (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	6 991 564	6 991 564						
1994	9 781 369	9 781 369						
1995	10 047 882	10 047 882						

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

### **33. UKRAINE**

#### **33.1 Concepts et définitions statistiques**

L'Ukraine, avec une population de 51.9 millions d'habitants, a atteint en 1994 un produit intérieur brut de 285 ECU par habitant aux prix courants. La densité de population était de 86 habitants par km<sup>2</sup>.

Aucune réponse n'a été reçue de ce pays.



## ***CHAPITRE 10***

### **TABLEAUX PAR PAYS (en ECU)**



## PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	6 970.69	1 114.15	2 606.77	695.14	444.12	72.41	207.58	482.73
1988	7 115.31	1 131.41	2 222.33	645.97	419.40	86.77	231.39	612.23
1989	7 371.45	1 144.36	2 014.35	792.21	425.09	86.95	299.50	874.33
1990	7 592.26	1 220.71	2 051.57	760.20	423.96	97.46	341.12	1 213.40
1991	11 303.13	1 557.47	4 003.39	958.18	512.01	126.78	414.48	1 662.80
1992	12 889.11	1 944.26	4 524.06	1 408.20	494.97	133.64	460.00	1 529.47
1993	13 313.43	2 118.89	4 895.71	1 192.94	614.55	165.26	485.44	1 322.05
1994	13 624.18	2 088.31	5 705.32	1 070.40	597.55	166.28	426.08	1 018.44
1995	13 923.95	2 351.43	5 923.95	1 110.07	645.76	170.78	528.35	1 062.04

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes fédérales. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	9 910.61	1 583.99	3 784.39	996.93	652.70	96.60	297.26	680.45
1988	9 992.80	1 588.79	3 166.38	911.01	607.34	113.14	326.08	862.98
1989	10 090.99	1 566.38	2 774.12	1 083.39	596.66	108.87	408.27	1 203.47
1990	9 708.34	1 561.04	2 642.83	976.12	569.98	119.01	429.62	1 563.71
1991	13 558.37	1 868.45	4 861.37	1 159.71	628.15	148.37	501.13	2 027.48
1992	14 478.45	2 183.86	5 018.28	1 593.06	570.51	149.43	520.88	1 730.75
1993	13 988.53	2 226.55	5 041.76	1 254.70	650.03	173.45	509.67	1 376.38
1994	14 134.76	2 166.78	5 882.32	1 104.74	619.08	172.38	438.16	1 034.29
1995	13 923.95	2 351.43	5 923.95	1 110.07	645.76	170.78	528.35	1 062.04

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes fédérales. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	259 169.31		80 496.06	19 529.53	20 341.49	2 481.26	10 663.62	6 572.44
1988	267 098.92		82 544.35	20 350.94	20 897.61	2 521.69	10 904.84	6 879.10
1989	278 761.93		85 617.47	21 623.55	21 810.01	2 595.46	11 406.90	7 617.81
1990	303 005.23		91 645.59	23 619.82	23 012.64	2 649.98	12 483.37	9 041.03
1991	362 996.65		116 640.66	26 768.12	30 852.46	3 785.91	14 036.26	11 124.66
1992	395 614.04		129 064.35	29 784.04	33 032.55	3 890.99	15 218.95	13 158.38
1993	430 760.85		140 493.91	32 931.90	36 248.90	4 094.73	16 615.45	15 231.44
1994	444 028.12		142 472.93	34 324.40	37 248.25	4 093.49	17 103.49	16 224.31
1995	468 254.57		149 120.21	36 215.08	38 831.22	4 190.53	17 820.95	17 097.80

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ALLEMAGNE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	368 482.99		116 863.51	28 003.74	29 906.34	3 307.81	15 267.78	9 262.17
1988	375 113.01		117 605.34	28 706.60	30 268.18	3 286.46	15 367.58	9 695.00
1989	381 605.34		117 916.48	29 574.92	30 614.01	3 256.04	15 541.56	10 485.92
1990	387 462.04		118 056.84	30 328.49	30 926.75	3 230.42	15 731.55	11 652.57
1991	435 423.08		141 645.36	32 396.53	37 866.84	4 434.42	16 973.98	13 566.38
1992	444 396.53		143 171.18	33 688.59	38 062.71	4 357.04	17 214.68	14 892.60
1993	452 596.13		144 681.52	34 635.89	38 337.56	4 302.60	17 438.83	15 859.64
1994	460 660.71		146 897.40	35 426.28	38 574.52	4 246.56	17 587.19	16 473.38
1995	468 254.57		149 120.21	36 215.08	38 831.22	4 190.53	17 820.95	17 097.80

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: AUTRICHE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	618.69	262.44	301.63	7.07	8.51			48.38
1988	602.01	215.14	367.20	7.82	7.95			35.51
1989	559.11	209.62	449.02	8.58	6.59			52.85
1990	590.03	209.77	680.13	8.45	7.13			81.86
1991	519.65	197.63	633.09	10.74	8.18			99.72
1992	538.87	214.18	573.12	10.90	10.20			112.75
1993	471.31	199.65	812.40	11.45	18.13			119.20
1994	491.01	213.82	679.05	13.15	21.42			95.35
1995	476.77	185.55	475.48	14.26	3.49			

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

## PAYS MEMBRE: AUTRICHE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	874.87	371.10	426.52	10.00	12.03			68.42
1988	838.57	299.67	511.49	10.89	11.08			49.47
1989	756.24	283.52	607.33	11.60	8.91			71.48
1990	765.65	272.20	882.56	10.96	9.26			106.22
1991	648.62	246.68	790.21	13.41	10.21			124.47
1992	636.25	252.89	676.69	12.87	12.04			133.13
1993	512.90	217.27	884.10	12.46	19.73			129.72
1994	515.91	224.66	713.49	13.81	22.51			100.19
1995	476.77	185.55	475.48	14.26	3.49			

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

## PAYS MEMBRE: AUTRICHE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990		
1991		
1992	0.07	0.08
1993	0.70	0.76
1994	1.31	1.37
1995	2.34	2.34

1) Investissements dans les chemins de fer.

**PAYS MEMBRE: AUTRICHE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	429.00							
1988	423.55							
1989	427.67							
1990	474.10							
1991	436.49							
1992	468.25							
1993	498.91							
1994	558.37							
1995	554.98							

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: AUTRICHE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	606.63							
1988	589.99							
1989	578.46							
1990	615.21							
1991	544.83							
1992	552.86							
1993	542.94							
1994	586.68							
1995	554.98							

1) Routes fédérales. A l'exclusion des routes locales et urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: BELGIQUE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2)						
1987	488.53		222.53	136.10	115.54	0.00	171.39	41.57
1988	686.09		161.88	141.01	139.06	0.01	149.95	5.87
1989	635.10		138.03	76.65	121.67	1.74	127.36	22.54
1990	635.20		149.44	47.24	157.19	2.75	128.86	33.89
1991	723.37		189.80	59.82	156.60	1.59	153.23	99.99
1992	836.07		294.45	91.26	150.34	0.06	166.23	168.49
1993	914.55		542.83	125.79	153.12	0.01	172.15	178.89
1994	1 074.80		542.84	91.99	199.31	0.37	155.16	165.57
1995	965.17		698.62	106.45	158.15	0.05	159.53	92.24

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: BELGIQUE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	664.07		302.49	185.03	157.08	0.01	232.95	56.50
1988	930.34		219.51	191.23	188.56	0.01	203.32	7.96
1989	834.29		181.33	100.70	159.84	2.29	167.29	29.60
1990	788.84		185.59	58.65	195.23	3.40	160.01	42.07
1991	866.26		227.27	71.65	187.56	1.90	183.50	119.73
1992	962.86		339.07	105.12	173.16	0.07	191.43	194.03
1993	997.37		591.95	137.19	166.99	0.01	187.73	195.07
1994	1 121.91		566.61	96.02	208.06	0.38	161.96	172.81
1995	965.17		698.62	106.45	158.15	0.05	159.53	92.24

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs (est)	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			3 031.15			29.08		402.21
1987			3 179.92			28.05		405.61
1988			3 181.64			26.03		407.13
1989			3 170.17			24.06		418.97
1990			3 244.28			25.20		451.80
1991			3 289.37			24.51		539.80
1992	18 040.11		3 487.57		7 095.70	20.91	3 247.69	629.38
1993			3 903.06			17.89		730.02
1994			4 252.04			14.70		871.76
1995			4 858.88			11.51		914.17

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs (est)	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			4 258.18			40.86		565.02
1987			4 322.58			38.13		551.34
1988			4 314.36			35.30		552.05
1989			4 164.41			31.61		550.33
1990			4 028.98			31.30		561.05
1991			3 939.17			29.36		646.41
1992	20 775.54		4 016.37		8 171.62	24.09	3 740.07	724.81
1993			4 256.49			19.52		796.09
1994			4 438.44			15.35		909.94
1995			4 858.95			11.51		914.17

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: BELGIQUE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport) 2)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	1.18	1.61
1988	0.23	0.31
1989	0.05	0.06
1990		
1991	0.02	0.03
1992	1.56	1.79
1993	0.69	0.75
1994	2.67	2.80
1995	1.17	1.17

1) Investissements dans les chemins de fer.

2) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		3) Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	147.56		295.94		62.71			
1994	144.01		368.79		58.93			
1995	191.90		477.46		66.12		14.71	

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Dépenses d'investissement pour les T.G.V. (inclus dans le tableau 1).

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	325.02		181.50		12.78	0.29	35.11	4.18
1988	321.75		194.53		13.82	0.06	39.72	7.23
1989	362.28		189.92		14.22	0.08	35.75	8.21
1990	341.16		208.76		21.12	0.18	33.40	9.31
1991	357.84		225.35		21.86	0.06	36.26	13.88
1992	298.94		273.96		18.61	0.07	38.25	12.50
1993	357.86		282.40		27.55	0.09	42.99	12.08
1994	387.33		320.07		22.95	0.23	44.61	18.26
1995	398.50		305.80		26.67	0.23	46.25	27.29

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: BELGIQUE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	441.79		246.71		17.38	0.39	47.73	5.69
1988	436.30		263.77		18.75	0.09	53.87	9.81
1989	475.91		249.47		18.68	0.10	46.95	10.79
1990	423.69		259.25		26.22	0.22	41.49	11.57
1991	428.53		269.88		26.19	0.08	43.41	16.64
1992	344.28		315.50		21.44	0.08	44.06	14.39
1993	390.26		307.96		30.05	0.10	46.88	13.19
1994	404.30		334.11		23.95	0.24	46.56	19.07
1995	398.51		305.81		26.68	0.23	46.24	27.29

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: CROATIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	87.58		5.73	0.23		12.92	9.55	10.16
1994	90.87		10.43	0.31	0.00	17.41	2.03	5.29
1995	70.77		9.08	0.09		2.12	1.26	0.27

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: CROATIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	115.63		7.60	0.29		17.10	12.57	13.45
1994	98.53		11.26	0.34	0.00	18.86	2.19	5.70
1995	70.77		9.08	0.09		2.12	1.26	0.27

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	4) Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	229.18	35.89	191.89				58.09	40.46
1988	234.67	38.73	182.61				74.20	53.70
1989	221.14	47.58	186.23				75.53	52.18
1990	180.61	48.88	306.62				77.90	41.37
1991	171.71	72.71	291.58				79.66	56.90
1992	190.54	78.11	342.41				82.21	35.21
1993	232.17	69.80	372.42				73.22	32.92
1994	294.04	65.36	307.16					112.68
1995	335.01		277.29					102.35

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

4) Estimations pour 1990-1995.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	4) Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	344.63	52.77	287.13				76.49	57.41
1988	330.32	54.56	266.26				92.22	74.28
1989	300.81	64.69	245.98				107.03	71.03
1990	231.94	62.61	384.93				104.25	53.59
1991	213.75	90.63	336.63				97.47	69.47
1992	237.60	97.49	406.69				103.64	43.67
1993	272.48	81.98	417.43				87.60	38.70
1994	310.35	68.87	324.40					119.09
1995	335.09		277.29					102.42

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

4) Estimations pour 1990-1995.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	2) Total	dont 1) Autoroutes						
1993	65.85							
1994	125.94							
1995	191.05							

- 1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.
- 2) Données portant à la fois sur les chemins de fer et les routes. Pour ce qui concerne le lien fixe à travers l'Øresund, seuls les coûts incombant au Danemark ont été pris en compte.

**PAYS MEMBRE: DANEMARK**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	436.29	24.73						
1988	416.90	27.16						
1989	425.88	28.82					37.02	
1990	433.91	30.55					41.49	
1991	458.36	35.28					44.26	
1992	460.35	35.47					48.28	
1993	518.07	45.17					50.44	
1994	519.40	41.89						
1995	530.16							

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

## PAYS MEMBRE: DANEMARK

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	642.53	36.36						
1988	587.10	38.15						
1989	579.35	39.34					52.42	
1990	557.30	39.34					55.50	
1991	570.41	43.81					54.27	
1992	574.58	44.41					60.74	
1993	608.26	53.05					60.13	
1994	548.06	44.11						
1995	530.18							

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1995.

## PAYS MEMBRE: ESPAGNE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	1 552.36	38.27	658.96				177.77	127.91
1988	2 371.01	48.20	786.67				231.99	141.41
1989	3 425.33	62.40	934.53			55.19	282.46	211.73
1990	4 704.23	115.71	1 363.50			59.21	534.67	314.16
1991	5 376.15	145.23	1 580.44	239.82		58.12	471.75	242.58
1992	5 289.29	267.11	1 222.02	324.19		56.59	422.85	193.02
1993	5 150.44	198.16	928.02	328.34		28.71	392.12	158.70
1994	4 855.23	123.00	807.85	314.69		15.35	368.14	319.30
1995	4 254.37	93.72	763.07	223.43		7.86	397.56	495.97

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESPAGNE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transports**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	2 080.41	51.22	883.16				238.38	171.42
1988	2 934.69	59.57	973.74				287.32	175.03
1989	3 764.10	68.46	1 027.01			60.69	310.59	232.68
1990	4 807.54	118.07	1 393.51			60.55	546.76	321.08
1991	5 149.33	138.89	1 513.83	229.67		55.70	452.13	232.36
1992	4 930.11	248.59	1 139.10	302.14		52.77	394.38	179.93
1993	5 166.49	198.48	930.96	221.31		28.82	393.59	159.20
1994	4 955.71	125.35	824.61	321.17		15.69	376.00	325.93
1995	4 254.38	93.71	763.07	223.43		7.86	397.80	495.97

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESPAGNE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986	53 003.24		11 727.41				1 851.41	1 542.17
1987	54 540.23		12 399.73				2 035.18	1 674.02
1988	60 380.91		13 987.11				2 403.54	1 925.22
1989	70 368.84		16 451.44				2 957.16	2 353.17
1990	79 196.71		18 101.21				3 687.70	2 815.73
1991	88 521.08		21 332.14				4 356.35	3 201.72
1992	94 782.99		22 785.39				4 836.81	3 430.02
1993	91 258.18		21 736.17				4 818.18	3 291.95
1994	92 801.36		21 782.32				5 026.37	3 505.15
1995	97 191.53		22 597.91				5 446.46	4 027.11

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESPAGNE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986	72 345.08		16 006.95				2 527.02	2 104.95
1987	73 096.54		16 618.50				2 727.62	2 243.58
1988	74 739.45		17 313.23				2 975.10	2 383.03
1989	77 332.44		18 079.44				3 249.79	2 586.03
1990	80 940.15		18 499.69				3 768.89	2 877.72
1991	84 790.73		20 433.19				4 172.77	3 066.80
1992	88 351.11		21 239.19				4 508.59	3 197.26
1993	91 547.30		21 805.04				4 833.45	3 302.38
1994	94 726.87		22 234.27				5 130.66	3 577.88
1995	97 191.53		22 597.91				5 446.46	4 027.12

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: ESTONIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4) 5)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) 4) Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988	23.20							
1989	23.30		4.10					
1990	15.80		1.30					
1991	4.90		0.10					
1992	2.50		0.35					
1993	4.80		3.30				0.53	1.13
1994	6.80		3.80				2.47	3.47
1995	11.40		3.80				2.44	1.57

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) 1994 et 1995: y compris un prêt de la Banque Mondiale de 10.3 millions d'ECU (aux prix courants).

4) Les données jusqu'en 1991 sont établies à partir d'estimations d'experts en comparant les prix de l'époque en roubles et en devises étrangères des principaux équipements et matériels.

5) La participation de l'Etat aux investissements des chemins de fer pour les années 1992-1995 est inférieure au montant indiqué dans le tableau. Cette participation, en millions d'ECU, a été la suivante : 1992 = 0.2, 1993 = 1.5, 1994 = 1.8, 1995 = 3.4 (aux prix courants).

## PAYS MEMBRE: ESTONIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	9.02		6.20				1.00	2.13
1994	9.11		5.09				3.30	4.64
1995	11.40		3.80				2.44	1.57

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) 1994 et 1995: y compris un prêt de la Banque Mondiale de 10.3 millions d'ECU (aux prix courants).

**PAYS MEMBRE: ESTONIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	10.73		0.27				1.27	1.53
1994	15.80		0.33				5.80	1.87
1995	20.66		0.64				5.75	2.14

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ESTONIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	20.16		0.50				2.38	2.88
1994	21.17		0.45				7.77	2.50
1995	20.66		0.64				5.75	2.14

1) Routes nationales seulement.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	759.50	29.61	103.06	11.06	1.97		97.53	15.60
1988	814.99	34.39	108.22	13.96	2.83		89.81	16.99
1989	905.99	69.66	129.79	9.95	4.23		100.78	24.56
1990	1040.38	121.94	154.07	7.42	11.12		63.85	40.99
1991	1077.95	147.54	146.94	13.79	17.79		51.98	53.38
1992	856.38	117.44	178.58	30.82	13.60		65.44	61.65
1993	675.00	112.90	142.92	21.06	1.34		40.17	41.22
1994	735.13	110.33	204.34	29.56	2.10		73.82	33.76
1995	722.25	97.57	235.09	34.86	1.05		94.42	51.50

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les chemins de fer urbains et suburbains, b) le métro et c) les tramways. Pour les années 1987-1989 on ne possède aucune information pour a) et c). Pour c) il n'existe aucune donnée pour 1990-91.

4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

## PAYS MEMBRE: FINLANDE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	836.07	32.45	112.98	12.17	2.11		107.01	17.09
1988	829.49	35.03	109.70	14.27	2.82		91.49	17.79
1989	816.58	61.37	116.49	8.89	3.76		91.49	22.01
1990	911.88	102.98	134.50	6.32	9.86		54.18	35.82
1991	944.51	124.85	128.42	11.93	15.49		44.06	46.59
1992	897.80	117.80	186.66	32.29	14.32		69.69	64.38
1993	835.36	139.90	175.90	25.97	1.64		48.56	50.80
1994	815.41	122.97	226.43	21.06	2.35		81.38	37.46
1995	722.23	97.58	235.08	34.86	0.94		94.42	51.50

- 1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.
- 2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.
- 3) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les chemins de fer urbains et suburbains, b) le métro et c) les tramways. Pour les années 1987-1989 on ne possède aucune information pour a) et c). Pour c), il n'existe aucune donnée pour 1990-91.
- 4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

**PAYS MEMBRE: FINLANDE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	15 489.76	853.46	872.94	192.78	7.43		687.39	147.60
1987	15 542.81	848.93	911.12	189.13	8.29		758.32	171.37
1988	16 176.00	890.04	979.85	194.19	8.90		836.43	183.47
1989	17 290.46	995.13	1 022.02	215.54	12.28		996.61	410.97
1990	17 013.53	947.48	1 913.92	214.01	21.83		1 008.87	407.21
1991	16 690.96	979.59	1 882.61	213.51	31.19		1 005.58	420.82
1992	14 508.28	861.03	1 670.22	186.33	38.75		692.61	396.07
1993	12 707.50	746.68	1 486.05	153.52	58.99		576.59	357.06
1994	13 868.23	823.81	1 688.80	190.44	66.23		714.61	392.68
1995	15 151.31	875.88	2 440.37	173.07	75.15		805.98	451.25

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

**PAYS MEMBRE: FINLANDE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors 3)**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993								
1994								
1995	126.65	96.70	218.97	12.44				294.00

1) Routes publiques, à l'exclusion des routes communales (rues).

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Données depuis l'adhésion de la Finlande à l'Union Européenne.

**PAYS MEMBRE: FINLANDE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	601.36	6.12	90.62	6.71	4.15		57.45	
1988	691.80	6.68	131.68	7.08	4.65		56.23	
1989	777.68	6.99	128.10	8.05	5.29		58.86	
1990	784.97	7.21	112.46	9.27	16.07		60.76	
1991	796.66	7.80	131.74	8.60	19.39		61.17	
1992	680.90	8.44	112.11	22.73	16.02		45.12	
1993	565.54	7.77	96.62	20.16	11.95		40.17	
1994	596.37	9.69	111.62	22.78	12.60		50.07	
1995	627.83	10.69	123.67	21.20	14.01		50.98	

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) A l'exclusion des chemins de fer urbains et suburbains.  
De 1987 à 1991, à l'exclusion des tramways.

4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

5) L'Administration de l'Aviation Civile ne possède pas de statistiques sur les dépenses d'entretien.

**PAYS MEMBRE: FINLANDE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	659.39	6.74	99.36	7.22	4.44		64.06	
1988	701.47	6.74	133.49	7.22	4.67		57.97	
1989	698.20	6.27	115.02	7.22	4.67		54.58	
1990	685.34	6.27	98.19	8.15	14.01		54.81	
1991	695.39	6.74	115.02	7.45	16.82		56.16	
1992	711.29	8.83	117.13	23.53	16.82		48.27	
1993	695.39	9.52	118.77	24.69	14.71		49.40	
1994	660.79	10.69	123.67	25.16	14.01		55.71	
1995	627.82	10.69	123.67	21.20	14.01		50.98	

1) Routes publiques, routes communales et rues, à l'exclusion des routes privées.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) A l'exclusion des chemins de fer urbains et suburbains.  
De 1987 à 1991, à l'exclusion des tramways.

4) Agrégats établis à partir d'informations concernant a) les ports, b) les voies navigables d'accès aux ports et c) les opérations destinées à briser la glace.

5) L'Administration de l'Aviation Civile ne possède pas de statistiques sur les dépenses d'entretien.

## PAYS MEMBRE: FRANCE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	5 253.21	995.80	1 564.56	822.62	72.16		158.75	230.91
1988	6 267.37	1 250.63	1 829.90	795.86	71.06		213.18	255.81
1989	6 534.86	1 352.53	2 075.78	683.38	71.19		227.79	298.98
1990	7 000.17	1 533.09	3 080.94	781.01	86.78		303.73	448.36
1991	7 356.61	1 634.80	3 747.57	1 003.83	100.38		329.83	587.96
1992	7 855.86	1 577.01	3 507.25	1 182.76	102.21		277.44	700.89
1993	8 321.17	1 854.17	2 535.09	1 582.83	120.60		301.49	663.28
1994	8 703.99	2 187.58	1 813.26	1 534.35	121.53		334.21	562.09
1995	8 627.97	2 605.34	1 538.99	1 609.18	122.60		337.16	567.04

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes concédées. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Chemins de fer: réseau principal SNCF (classique et TGV) y compris une estimation des investissements représentant la part française dans Eurotunnel ; cette estimation a été établie à partir des données calculées pour le Royaume-Uni. Le montant estimé de ces investissements est (en million de FF) le suivant 1987 : 1141, 1988 : 3876, 1989 : 5080, 1990 : 6102, 1991 : 6933, 1992 : 5719, 1993: 3317, 1994 : 2036, 1995 : 142.

4) Transports collectifs urbains (TCU): SNCF Ile-de-France, RATP (métro et RER), TCU de province.

**PAYS MEMBRE: FRANCE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	6 316.41	1 196.32	1 874.19	992.32	73.51		181.58	270.03
1988	7 462.43	1 488.75	2 170.79	965.50	73.51		259.40	297.03
1989	7 622.34	1 568.50	2 410.19	804.58	73.51		259.40	351.04
1990	7 808.90	1 701.43	3 431.91	885.04	98.02		337.21	513.06
1991	8 048.76	1 781.18	4 093.81	1 099.60	98.02		363.15	648.07
1992	8 341.93	1 674.84	3 703.37	1 260.51	98.02		285.33	756.09
1993	8 555.14	1 887.52	2 586.37	1 635.99	122.52		311.27	702.08
1994	8 840.23	2 206.54	1 829.37	1 555.53	122.52		337.21	567.06
1995	8 627.97	2 605.31	1 538.96	1 609.17	122.52		337.21	567.06

1) Y compris routes urbaines.

2) Autoroutes concédées. La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Chemins de fer: réseau principal SNCF (classique et TGV) y compris une estimation des investissements représentant la part française dans Eurotunnel ; cette estimation a été établie à partir des données calculées pour le Royaume-Uni. Le montant estimé de ces investissements est (en million de FF) le suivant 1987 : 1141, 1988 : 3876, 1989 : 5080, 1990 : 6102, 1991 : 6933, 1992 : 5719, 1993: 3317, 1994 : 2036, 1995 : 142.

4) Transports collectifs urbains (TCU): SNCF Ile-de-France, RATP (métro et RER), TCU de province.

**PAYS MEMBRE: FRANCE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995 3)**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991	116 532.26	26 933.09	24 533.11	6 933.27	4 533.29		5 866.61	
1992								
1993								
1994								
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Année de référence : 1980.

## PAYS MEMBRE: FRANCE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport) 2)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	1.62	1.95
1988	1.07	1.28
1989	0.77	0.89
1990	1.08	1.20
1991	6.70	7.34
1992	4.54	4.82
1993	9.76	9.94
1994	9.47	9.62
1995	24.56	24.56

1) Investissements dans les chemins de fer.

2) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

**PAYS MEMBRE: FRANCE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	548.41	144.32	591.71	447.39				
1988	540.05	142.12	468.99	454.78				
1989	541.01	156.61	455.59	484.06				
1990	578.53	188.02	477.28	520.67				
1991	544.93	186.42	487.57	516.25				
1992	584.08	189.83	496.47	554.87				
1993	633.13	195.97	452.24	618.06				
1994	653.24	212.68	379.79	653.24				
1995	704.97	245.21	475.09	689.65				

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Ensemble du réseau ferroviaire.

4) Ile-de-France, RATP (métro et RER), TCU de province.

**PAYS MEMBRE: FRANCE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 4)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	677.88	190.76	712.64	564.44				
1988	650.60	163.53	554.21	543.29				
1989	650.60	190.76	527.84	602.75				
1990	650.60	217.98	527.84	620.68				
1991	623.51	217.98	527.84	551.72				
1992	650.60	217.98	527.84	576.70				
1993	677.88	217.98	448.72	652.71				
1994	677.88	217.98	369.42	701.14				
1995	704.97	245.21	475.09	689.65				

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Ensemble du réseau ferroviaire.

4) Ile-de-France, RATP (métro et RER), TCU de province.

## PAYS MEMBRE: GRÈCE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	154.81	29.85	94.09				8.50	10.64
1988	189.59	43.77	79.22				14.82	12.11
1989	245.44	69.67	97.03				12.99	22.27
1990	226.84	81.20	13.70				9.60	20.02
1991	247.90	96.39	151.01				10.53	15.05
1992	350.29	193.59	133.99				16.10	22.59
1993	452.50	276.88	175.08				22.79	33.62
1994	367.85	208.99	117.01				7.59	26.35
1995	515.57	254.45					19.06	27.24

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris le matériel roulant.

## PAYS MEMBRE: GRÈCE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	253.67	48.90	154.23				13.93	17.42
1988	274.73	63.42	114.82				21.47	17.53
1989	316.32	89.78	125.05				16.74	28.68
1990	275.64	98.66	166.90				11.67	21.12
1991	292.60	113.77	178.23				12.43	17.75
1992	401.22	221.73	153.46				18.42	25.87
1993	488.79	299.07	189.09				24.62	36.30
1994	377.86	214.67	120.20				7.79	27.06
1995	515.58	254.46					19.06	27.23

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris le matériel roulant.

## PAYS MEMBRE: GRÈCE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	308.30	276.88					5.13	33.62
1994	235.74	208.99					1.14	26.35
1995	284.50	254.45					8.26	27.24

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: GRÈCE

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	26.85	5.12					0.04	0.51
1988	31.32	5.07					0.07	0.54
1989	33.55	6.43					0.02	0.67
1990	33.27	9.43						0.89
1991	34.19	9.99					0.06	1.15
1992	59.51	10.12					0.21	1.21
1993	77.82	10.43					0.11	1.86
1994	77.08	10.42					0.41	1.74
1995	76.90	11.55					0.13	2.97

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: GRÈCE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	44.00	8.38					0.07	0.84
1988	45.39	7.35					0.10	0.78
1989	21.71	8.28					0.01	0.87
1990	40.42	11.45						1.09
1991	40.35	11.78					0.07	1.36
1992	68.16	11.58					0.25	1.41
1993	84.06	11.25					0.12	2.03
1994	78.46	10.69					0.43	1.80
1995	76.90	11.55					0.13	2.97

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	82.00	26.19	82.99	68.01	8.31			
1988	76.00	21.69	74.99	52.24	9.81			
1989	70.00	31.09	61.99	60.44	7.65			
1990	95.00	38.15	47.00	29.75	2.53			9.61
1991	80.00	60.84	63.00	52.17	1.22	0.26		6.97
1992	167.37	62.03	41.00	53.24	3.22	0.09		20.27
1993	229.16	98.19	38.00	41.22	1.65	0.05		148.85
1994	264.99	79.78	75.00	56.56	1.24	3.21		29.67
1995	132.64	56.70	86.00	59.57	0.82	0.92		33.79

1) Y compris routes urbaines pour les années 1993, 1994 et 1995.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	147.48	47.10	149.27	122.33	14.64			
1988	130.11	37.16	128.37	89.43	16.47			
1989	111.85	49.34	113.78	110.94	11.97			
1990	145.59	58.49	72.03	45.61	3.79			14.71
1991	104.34	79.36	82.15	68.03	1.56	0.35		9.06
1992	196.31	72.76	48.08	62.41	3.68	0.12		23.74
1993	230.64	98.72	38.25	41.47	1.64	0.08		149.73
1994	260.66	78.49	73.77	55.62	1.19	3.19		29.16
1995	132.64	56.70	86.00	59.57	0.82	0.92		33.79

1) Y compris routes urbaines pour les années 1993, 1994 et 1995.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990			1 262.51	549.24	72.07	73.94		80.77
1991			1 115.39	557.15	50.85	64.48		83.30
1992			926.43	811.00	48.91	58.50		144.79
1993			3 768.72	841.94	53.03	55.54		180.48
1994			3 379.55	743.71	53.69	47.88		154.67
1995			2 878.57	615.43	46.11	37.63		122.35

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Une réévaluation des actifs ferroviaires a eu lieu en 1992.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990			1 935.11	841.54	110.51	121.86		116.16
1991			1 454.67	726.36	66.34	90.43		108.61
1992			1 086.46	1 037.40	57.38	73.78		169.77
1993			3 793.09	847.04	53.40	60.11		181.64
1994			3 362.12	731.26	52.83	50.64		152.13
1995			2 878.57	615.43	46.11	37.63		122.35

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Une réévaluation des actifs ferroviaires a eu lieu en 1992.

## PAYS MEMBRE: HONGRIE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990	0.87	1.33
1991	0.83	1.10
1992	1.41	1.64
1993	6.42	6.47
1994	6.33	6.25
1995	4.30	4.30

1) Investissements pour les transports de conteneurs.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1993		98.09	44.66		1.65			148.85
1994		79.78	41.67		1.24			29.68
1995		56.70	41.81		0.82			33.79

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport 2)**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	96.41	5.48	187.88			0.57		
1988	106.35	6.26	169.65			0.72		
1989	49.12	1.63	173.00			0.74		
1990	68.18	7.08	140.93	103.14	94.44	0.78		17.15
1991	68.47	3.40	137.42	106.56	83.30	0.97		19.58
1992	85.59	2.65	103.16	111.52	55.76	0.77		24.16
1993	116.65	3.88	112.09	126.43	55.82	0.84		28.65
1994	142.76	4.87	133.23	136.96	58.50	0.78		29.57
1995	97.97	3.49	139.44	127.14	48.57	0.88		28.77

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Y compris dépenses d'exploitation.

3) Estimations pour 1990 et 1991.

**PAYS MEMBRE: HONGRIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport 2)**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways 3)	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	173.40	9.87	304.29			1.03		
1988	182.06	10.70	287.71			1.22		
1989	78.47	2.62	273.84			1.18		
1990	104.50	10.86	213.97	149.16	144.76	1.22		26.31
1991	89.28	6.72	177.55	130.47	108.64	1.26		25.55
1992	100.36	3.11	119.86	123.42	65.38	0.92		28.36
1993	117.40	3.91	111.74	107.63	56.16	0.84		28.85
1994	140.43	4.78	129.89	127.11	57.53	0.76		29.11
1995	97.97	3.49	139.44	127.14	48.57	0.88		28.77

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Y compris dépenses d'exploitation.

3) Estimations pour 1990 et 1991.

## PAYS MEMBRE: IRLANDE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	141.85		13.41				3.84	14.19
1988	135.37		13.15				2.21	30.94
1989	191.81		14.16				3.51	23.17
1990	231.84		15.76				4.15	28.65
1991	250.06		13.94				15.42	41.68
1992	287.89		20.51				12.11	24.98
1993	377.52		31.75				17.38	35.00
1994	306.19		36.16				30.04	
1995	347.02		35.93				36.67	

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: IRLANDE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	160.89		15.84				4.41	15.77
1988	148.27		15.19				2.52	34.70
1989	206.64		15.84				3.93	25.24
1990	244.50		16.82				4.41	29.97
1991	261.85		14.37				16.05	42.59
1992	294.97		20.41				12.43	25.24
1993	394.35		32.66				18.10	34.70
1994	306.01		36.09				29.90	
1995	347.03		35.93				36.67	

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: IRLANDE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1993			31.75					
1994			36.16					
1995			35.93					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: IRLANDE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987			4.64					
1988			6.96					
1989			7.08					
1990			7.68					
1991			5.99					
1992			6.44					
1993			7.75					
1994			7.56					
1995			11.65					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Les données pour 1987 ne concernent qu'une partie de l'année.

**PAYS MEMBRE: IRLANDE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer 2)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987			5.58					
1988			8.04					
1989			7.88					
1990			8.20					
1991			6.23					
1992			6.40					
1993			8.04					
1994			7.55					
1995			11.65					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

2) Les données pour 1987 ne concernent qu'une partie de l'année.

## PAYS MEMBRE: ITALIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 521.34		2 674.41	65.56	39.47		361.89	213.39
1988	5 384.66		2 823.73	63.10	27.32		327.19	225.72
1989	5 951.79		2 564.10	123.80	23.17		476.01	308.51
1990	7 394.32		2 005.94	227.99	25.62		423.13	363.34
1991	8 132.45		1 710.10	160.44	18.91		493.07	443.51
1992	8 223.08		2 114.68	122.84	28.83		369.79	495.14
1993	6 399.53		1 775.44	167.82	16.84		327.50	282.42
1994	5 493.00		1 329.98	217.23	10.97		229.00	359.00
1995	3 713.00		1 326.00	170.88	5.63		260.00	259.00

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: ITALIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 950.90		2 928.49	71.78	43.22		396.28	259.91
1988	5 682.31		2 979.81	66.58	28.83		345.28	264.94
1989	5 806.00		2 501.29	120.77	22.60		464.35	334.76
1990	6 751.72		1 831.62	208.18	23.40		386.36	369.03
1991	6 946.25		1 460.67	137.04	16.16		421.15	421.36
1992	6 984.03		1 796.05	104.33	24.49		314.07	467.76
1993	6 006.04		1 666.28	157.50	15.80		307.36	294.82
1994	5 181.00		1 255.59	205.00	10.00		216.00	339.00
1995	3 713.00		1 326.00	171.00	6.00		260.00	259.00

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: LETTONIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1.57		1.29				5.31	2.02
1994	1.85		4.83				11.26	5.46
1995	3.28		11.02				12.45	12.54

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

3) Y compris chemins de fer suburbains.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	2.90		2.39				9.83	3.75
1994	2.09		5.45				12.70	6.16
1995	3.28		11.02				12.45	12.54

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

3) Y compris chemins de fer suburbains.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	231.34		54.14				7.21	7.34
1994	269.30		64.98				13.66	10.66
1995	263.90		63.39				39.68	11.44

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	428.17		100.20				13.35	13.58
1994	303.69		73.27				15.41	12.02
1995	263.90		63.39				39.68	11.44

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	2.83		16.85				2.53	3.92
1994	6.19		27.40				2.40	6.61
1995	3.19		31.20				3.91	6.37

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

**PAYS MEMBRE: LETTONIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	5.24		31.19				4.68	7.26
1994	6.98		30.90				2.71	7.45
1995	3.19		31.20				3.91	6.37

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) Il n'y a pas d'autoroutes dans le pays.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	12.38		0.77		0.12		0.29	2.73
1994	16.27		1.91		0.27		1.52	8.07
1995	12.61		4.43		0.69		9.14	18.67

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	24.85		1.53		0.23		0.59	5.49
1994	20.05		2.35		0.34		1.87	9.96
1995	12.61		4.43		0.69		9.14	18.67

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports 4)
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	19.21		10.93		0.09		0.78	1.57
1994	317.00		109.45		1.34		13.56	9.50
1995	363.15		138.24		1.88		32.19	13.90

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : Coût d'achat avec dépréciation en fonction des progrès techniques.

4) Trois aéroports internationaux : Vilnius, Kaunas et Palanga.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports 4)
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	38.53		21.93		0.19		1.56	3.16
1994	390.67		134.88		1.65		16.71	11.70
1995	363.15		138.24		1.88		32.19	13.90

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : Coût d'achat avec dépréciation en fonction des progrès techniques.

4) Trois aéroports internationaux : Vilnius, Kaunas et Palanga.

## PAYS MEMBRE: LITUANIE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**

(Investissement en infrastructures de transport)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990		
1991		
1992		
1993	0.00	0.01
1994	0.02	0.03
1995	0.31	0.31

1) Ces investissements ne sont pas inclus dans les tableaux 1 et 2.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	3.32		0.77				0.29	2.73
1994	4.08		2.04				1.00	5.33
1995	3.78		3.08				4.57	8.96

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	4.62		11.46		0.18		0.46	0.98
1994	8.80		31.50		0.30		2.29	2.34
1995	10.45		34.23		0.51		2.02	4.60

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LITUANIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	9.27		22.99		0.36		0.93	1.97
1994	10.85		38.82		0.37		2.83	2.88
1995	10.45		34.23		0.51		2.02	4.60

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LUXEMBOURG**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	58.43		15.68					1.95
1988	61.16		19.09					2.30
1989	66.57		23.93					3.02
1990	67.15		22.91					0.94
1991	112.73		20.87					0.95
1992	141.10		19.88					1.13
1993	149.29		18.38					0.89
1994	139.32		18.08					0.88
1995								

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: LUXEMBOURG**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987	86.96		23.33					2.89
1988	88.23		27.51					3.31
1989	90.60		32.54					4.10
1990	86.78		29.59					1.21
1991	140.77		26.04					1.18
1992	165.54		23.30					1.31
1993	163.91		20.17					0.97
1994	145.60		18.88					0.92
1995								

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	0.59		1.42		0.00			
1994	2.85		4.16		0.14			
1995	1.71		2.50					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1.09		2.64		0.00			
1994	3.95		5.75		0.19			
1995	1.71		2.50					

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	0.59							
1994	2.85							
1995	1.71		2.33		0.34			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1.09							
1994	3.95							
1995	1.71		2.33		0.34			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	6.38				0.05			
1994	11.22				0.02			
1995	9.62				0.03			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: MOLDOVA**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 1) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	11.86				0.10			
1994	15.52				0.03			
1995	9.62				0.03			

1) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: NORVÈGE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation) 4)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	3) Oléoducs	Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	716.68		93.11	4.64		86.93	41.47	69.41
1988	808.51		121.68	4.29		44.02	42.72	88.57
1989	860.49		113.50	4.73		61.94	49.45	103.63
1990	756.49		73.10	3.40		362.84	44.16	85.05
1991	881.13		97.04	4.37		671.57	53.14	81.58
1992	1 001.89		137.90	13.68		588.18	57.33	78.96
1993	869.96		164.51	15.28		805.46	56.44	89.90
1994	751.12		179.84	15.76		1 028.04	54.57	119.41
1995	773.86		205.17	16.90		734.51	54.31	241.38

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Statistics Norway ne publie pas séparément les chiffres concernant les oléoducs et les conduites de gaz. Les chiffres correspondent à ceux des investissements bruts selon la nouvelle définition des comptes nationaux.

4) Estimations pour 1995.

5) Estimations pour 1994 et 1995.

## PAYS MEMBRE: NORVÈGE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation) 4)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	3) Oléoducs	Ports maritimes	5) Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	856.41		106.45	5.31		99.45	47.43	79.41
1988	904.20		131.07	4.59		47.43	45.98	95.34
1989	922.55		114.41	4.83		62.40	49.84	104.52
1990	800.53		74.34	3.50		368.83	44.90	86.41
1991	888.51		97.03	4.34		671.88	53.10	81.59
1992	1 019.46		138.19	13.76		589.57	57.45	79.17
1993	905.17		170.53	15.81		834.69	58.53	93.17
1994	774.10		185.14	16.17		1 058.69	56.24	122.98
1995	773.86		205.17	16.90		734.51	54.31	241.38

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Oléoducs et gazoducs.

4) Estimations pour 1995.

5) Estimations pour 1994 et 1995.

## PAYS MEMBRE: NORVÈGE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	205.07		41.28					111.40
1994	147.68		57.08					150.75
1995	154.11		87.98					265.85

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 152.44	317.46	171.37	19.71	79.26		59.12	95.11
1988	1 061.77	314.38	187.60	26.98	85.66		47.97	117.36
1989	1 108.66	340.43	201.69	56.10	93.35		77.94	103.20
1990	1 235.23	360.71	241.77	61.42	102.50		105.53	126.72
1991	1 218.10	384.25	338.82	64.04	120.30		69.23	173.09
1992	1 293.29	339.81	400.47	57.59	120.45		91.44	185.51
1993	1 399.86	399.04	504.32	82.75	134.70		109.41	159.98
1994	1 513.71	469.36	573.61	115.83	134.37		190.89	147.80
1995	1 564.62	505.02	504.07	122.44	144.36		348.28	159.13

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement. Changement de série en 1994.

3) Changement de série pour les tramways en 1989.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 587.97	437.37	236.31	27.16	109.10		81.47	131.02
1988	1 454.56	430.70	256.80	37.16	117.20		65.75	160.56
1989	1 505.54	462.14	273.95	76.23	126.73		105.77	140.07
1990	1 586.54	463.10	310.64	79.09	131.50		135.31	162.94
1991	1 509.35	475.96	419.74	79.57	149.13		85.76	214.40
1992	1 516.98	398.30	469.77	67.65	141.03		107.20	217.73
1993	1 524.12	434.51	548.86	90.05	146.74		119.11	174.38
1994	1 586.06	491.68	601.26	121.49	141.03		200.10	154.84
1995	1 564.62	505.02	504.07	122.44	144.36		348.28	159.13

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement. Changement de série en 1994.

3) Changement de série pour les tramways en 1989.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	36 360.53	10 865.09	4 826.11	2 194.59	5 614.14		6 248.91	361.11
1987	38 897.17	11 696.18	5 172.27	2 328.87	5 966.12		6 646.45	400.57
1988	39 997.17	12 111.15	5 614.64	2 382.66	6 112.76		6 797.61	445.44
1989	41 116.19	12 483.83	6 103.39	2 548.32	6 276.39		6 928.56	476.61
1990	42 977.01	13 111.34	6 604.33	2 833.76	6 570.59		7 189.07	541.06
1991	45 542.58	13 899.73	6 907.89	2 961.08	6 967.61		7 585.53	610.56
1992	48 268.43	14 717.65	7 462.13	3 183.55	7 375.53		7 941.73	690.16
1993	52 578.37	16 103.27	8 302.65		7 983.14		8 669.97	764.52
1994	54 932.89	16 909.84			8 291.36		9 303.28	
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

3) Définition utilisée : voir texte dans le chapitre consacré aux Pays-Bas.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	52 683.06	15 742.46	6 840.22	3 110.66	8 134.70		9 054.22	511.69
1987	53 270.51	16 017.84	7 084.63	3 189.75	8 170.43		9 102.34	548.86
1988	53 795.07	16 288.93	7 623.96	3 235.49	8 221.41		9 142.84	605.08
1989	54 323.43	16 494.28	7 917.44	3 305.53	8 292.40		9 154.28	618.42
1990	54 752.70	16 703.91	8 187.58	3 513.25	8 371.01		9 158.56	670.82
1991	55 117.18	16 822.06	8 230.46	3 528.02	8 432.47		9 180.48	727.52
1992	55 662.22	16 972.14	8 496.79	3 624.74	8 504.89		9 158.09	785.65
1993	56 179.64	17 206.07	8 767.88		8 529.67		9 263.86	807.56
1994	56 486.46	17 388.07			8 525.85		9 566.39	
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

3) Définition utilisée : voir texte dans le chapitre consacré aux Pays-Bas.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 214.99	279.33	295.61	22.71	171.79		33.84	16.71
1988	1 205.68	289.11	291.25	23.99	196.59		35.98	17.13
1989	1 246.11	306.18	281.77	25.69	194.84		33.40	17.56
1990	1 311.35	320.92	265.56	27.25	198.09		28.98	16.87
1991	1 355.27	321.08	292.08	28.99	203.38		29.42	14.71
1992	1 439.67	374.97	323.98	31.21	219.80		29.01	19.34
1993	1 545.14	342.50	341.58	34.48	249.63		32.64	21.15
1994	1 645.30	343.33	312.29		264.10		31.51	24.56
1995	1 775.21	355.42	341.13		283.96		33.83	26.20

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

**PAYS MEMBRE: PAYS-BAS**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 674.20	384.96	404.02	31.44	236.79		46.69	22.87
1988	1 651.81	395.92	394.01	32.87	269.19		49.07	23.35
1989	1 692.31	415.93	370.19	34.78	264.42		45.26	23.82
1990	1 684.21	412.12	335.89	34.78	254.42		37.16	21.44
1991	1 679.44	397.83	354.95	35.73	252.04		36.69	18.10
1992	1 688.50	439.75	369.24	36.69	257.75		33.83	22.87
1993	1 682.30	373.05	368.29	37.64	271.57		35.73	22.87
1994	1 723.75	359.71	332.08		276.81		32.87	25.73
1995	1 775.21	355.42	341.13		283.96		33.83	26.20

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Investissements du gouvernement central uniquement.

## PAYS MEMBRE: POLOGNE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 3)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	569.62	29.98						2.33
1988	605.11	37.33			18.86	3.93	29.47	5.89
1989	440.95	20.10	244.97		8.54	15.70	28.27	14.45
1990	365.57	24.47	223.97		8.87	27.37	29.86	31.02
1991	398.24	23.17	243.12		7.89	7.65	35.17	231.19
1992	298.51	21.61	96.40		4.08	15.31	32.89	313.03
1993	338.48	46.01	140.62		7.47	22.65	33.03	39.40
1994	405.99	41.10	163.60		7.00	42.66	37.10	29.79
1995	645.64	66.00	250.42		9.67	51.36	29.99	27.79

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Les dépenses pour les réparations importantes sont incluses dans le Tableau 7. La somme des investissements bruts ne comprend pas les dépenses relatives au transport combiné ou aux ports intérieurs.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 3)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	381.38	51.84	158.44		8.41	25.52	37.22	44.40
1994	441.93	44.74	178.08		7.62	46.44	40.38	32.43
1995	645.64	66.00	250.42		9.67	51.36	29.99	27.79

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Les dépenses pour les réparations importantes sont incluses dans le Tableau 7. La somme des investissements bruts ne comprend pas les dépenses relatives au transport combiné ou aux ports intérieurs.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	23 017.99	233.18						33.31
1988	22 298.62	235.76						58.94
1989	20 339.20	207.29						263.82
1990	24 997.10	255.50	9 671.51			89.59	624.64	146.00
1991	36 496.18	373.09	8 780.58			71.10	805.05	241.59
1992	37 068.73	379.38	6 542.47			52.74	613.59	231.94
1993	42 022.93	429.88	5 617.21			58.98	546.90	193.00
1994	42 359.40	433.30	4 574.12			60.47	457.41	294.55
1995	43 999.43	450.12	9 314.77			84.54	367.18	267.01

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	47 349.03	484.36	6 329.15			66.46	616.22	217.46
1994	46 108.63	471.65	4 978.98			65.82	497.90	320.63
1995	43 999.43	450.12	9 314.77			84.54	367.18	267.01

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	65.21	46.01	51.91					
1994	66.40	41.10	64.92					
1995	128.69	66.00	68.59					

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	3) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	602.93	9.99	666.22			1.00	16.66	9.99
1988	493.12	7.86	609.04		26.72	0.98	17.68	11.79
1989	361.18	5.65	458.54		12.75	0.82	18.84	12.56
1990	209.54	3.48	556.62		14.83	0.83	15.51	11.61
1991	377.91	6.73	826.45		12.74	3.06	13.84	20.64
1992	329.36	5.84	624.93		13.02	4.54	18.26	52.74
1993	374.53	6.37	654.49		14.81	8.97	22.08	69.37
1994	410.71	6.97	606.54		14.15	7.42	26.67	76.42
1995	289.79	6.86	591.44		15.07	6.70	26.41	150.89

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris le dragage des voies navigables d'accès.

**PAYS MEMBRE: POLOGNE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 3)	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	422.00	7.18	737.44		16.68	10.10	24.88	78.16
1994	447.06	7.59	660.23		15.40	8.08	29.03	83.18
1995	289.79	6.86	591.44		15.07	6.70	26.41	150.89

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Les données ne tiennent pas compte des gros travaux et des dépenses concernant les ports intérieurs.

4) Y compris le dragage des voies navigables d'accès.

## PAYS MEMBRE: PORTUGAL

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	157.00		39.01	16.03	0.92		21.09	23.31
1988	174.50		60.92	21.25			19.95	29.09
1989	197.67		66.23	31.26	4.94		14.87	37.87
1990	293.12		71.63	61.04			33.65	39.35
1991	359.70		116.26	41.62			52.72	39.63
1992	483.41		130.69	83.55			35.90	23.00
1993	478.84		134.29	67.23			43.29	16.76
1994	575.42		159.11	91.87			39.88	25.87
1995	653.53		200.16	162.07			25.74	34.73

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: PORTUGAL

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	257.06		64.08	26.33	1.52		19.53	34.74
1988	270.63		95.38	33.27			19.29	41.38
1989	279.46		93.91	44.32	7.01		12.80	48.79
1990	381.67		93.54	79.72			48.31	46.68
1991	372.15		134.42	48.14			88.32	41.63
1992	500.90		135.71	86.81			51.69	21.70
1993	502.02		141.18	70.68			26.60	16.01
1994	600.64		166.27	96.02			53.96	24.55
1995	653.52		200.16	162.07			25.74	34.73

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			37.66	18.46			50.16	
1987			44.08	20.78			46.80	
1988			60.21	26.55			49.39	
1989			65.26	34.11			60.09	
1990			70.43	60.64			85.64	
1991			114.77	47.40			128.49	
1992			126.25	89.27			158.67	
1993			129.32	74.47			178.90	265.68
1994			152.80	97.04			199.44	289.42
1995			194.11	162.95			209.17	331.83

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			58.83	30.00			23.39	
1987			58.44	34.21			24.48	
1988			86.55	41.60			27.90	
1989			85.15	48.40			34.26	
1990			79.34	79.41			57.66	
1991			106.75	54.92			103.87	
1992			110.42	93.02			136.25	
1993			178.18	78.50			159.99	279.49
1994			192.37	101.46			193.41	302.50
1995			194.10	162.95			209.17	331.83

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: PORTUGAL

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal)**  
(Investissement en infrastructures de transport)

ECU (en millions)

<b>Année</b>	<b>Aux prix courants</b>	<b>Aux prix de 1995</b>
1987	2.07	3.08
1988	2.38	3.40
1989	2.62	3.37
1990	1.04	1.26
1991	9.00	9.46
1992	12.03	11.38
1993	26.32	27.67
1994	18.17	18.92
1995	11.77	11.77

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	148.56		67.35				32.54	
1994	162.12		95.70				28.29	
1995	178.25		119.24				16.51	47.14

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	63.27			2.12			0.56	
1988	55.55			1.91			1.82	
1989	57.80			2.35			1.30	
1990	79.02			2.23			2.72	
1991	66.00			2.48			3.72	
1992	90.75		23.44	2.61			0.92	
1993	113.71		36.17	2.54	0.42		2.34	
1994	130.59		42.62	2.40	0.41		3.96	
1995	126.89		49.62	2.88	0.41		5.12	

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: PORTUGAL**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	94.37			3.47			0.52	
1988	77.26			2.97			1.76	
1989	81.72			3.31			1.12	
1990	102.90			2.97			3.90	
1991	76.13			2.88			6.24	
1992	94.04		24.35	2.74			1.32	
1993	136.27		38.03	2.69	0.44		1.44	
1994	136.32		44.55	2.50	0.42		5.36	
1995	126.89		49.62	2.88	0.41		5.12	

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	177.29	32.02	77.55	21.17	2.92			0.53
1988	165.54	31.45	74.16	20.55	3.80			0.31
1989	152.46	17.43	75.12	21.62	2.70			3.64
1990	112.56	12.42	93.49	16.73				
1991	67.01	11.42	59.39	11.12				2.33
1992	83.88	12.54	24.06	11.08				9.19
1993	52.70	10.69	32.75	5.70				4.22
1994	40.51	11.54	28.61	3.01				5.80
1995	86.53	74.77	59.15	3.79				4.22

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1987-1990.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	177.94	32.14	77.80	21.13	2.94			0.54
1988	173.40	29.87	77.67	21.40	4.01			0.33
1989	141.57	16.17	69.71	19.93	2.54			3.42
1990	128.66	14.17	106.81	17.68				
1991	109.33	18.64	96.85	18.01				3.82
1992	121.64	18.18	34.89	15.95				13.33
1993	60.92	12.36	37.83	6.58				4.89
1994	43.67	12.43	30.81	3.26				6.23
1995	86.53	74.77	59.15	3.79				4.22

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations pour 1987-1990.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer 4) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			2 724.61	239.36	39.03			21.67
1987	385.40	299.35	2 582.31	220.51	45.03			27.14
1988	392.57	308.71	2 459.16	200.88	43.04			25.76
1989	439.89	351.36	2 660.83	200.10	42.01			29.59
1990	69.52		1 811.90	144.37	10.50			14.49
1991			1 144.56	87.87				29.78
1992			1 164.48	84.91				44.11
1993	1 045.30	201.05	1 029.09	84.90				47.76
1994			684.12	79.46	15.32			55.83
1995		369.85	730.30	77.99	15.97			50.33

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations basées sur l'ensemble de la République Fédérative Tchèque et Slovaque pour les années 1986-1989. Y compris matériel roulant de 1986 à 1993.

4) Y compris matériel roulant.

**PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer 4) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986			2 603.19	228.69	37.28			20.72
1987	386.78	300.23	2 590.82	221.21	45.16			27.20
1988	411.19	323.15	2 575.11	210.31	45.02			27.00
1989	408.51	326.02	2 470.09	185.72	38.95			27.47
1990	79.44		2 070.74	164.94	12.02			16.58
1991			1 867.06	143.28				48.59
1992			1 687.71	123.03				63.90
1993	1 207.96	232.14	1 188.82	98.04				55.14
1994			737.40	85.61	16.50			60.15
1995		369.86	730.31	77.99	15.97			50.33

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations basées sur l'ensemble de la République Fédérative Tchèque et Slovaque pour les années 1986-1989. Y compris matériel roulant de 1986 à 1993.

4) Y compris matériel roulant.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	0.05	0.05
1988	0.06	0.07
1989	0.76	0.71
1990	0.76	0.87
1991		
1992		
1993	0.24	0.28
1994	4.06	4.38
1995	6.36	6.36

1) Ces investissements ne sont pas inclus dans les tableaux 1 et 2.

**PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1993	45.10	10.69	22.10					4.22
1994	28.33	11.54	27.38					5.80
1995	80.79	74.77	54.67					4.22

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	160.40	2.15	24.76	3.73	0.68			5.08
1988	125.91	2.06	25.58	3.67	0.90			4.62
1989	127.55	1.45	55.60	3.94	1.51			4.77
1990	95.50	2.97	2.61	2.98				
1991	69.70	1.75	1.22	1.90				0.58
1992	44.16	2.21	0.52	2.27				1.16
1993	41.91	2.86	0.37	2.96				1.21
1994	43.29	2.81	0.85	3.00				0.87
1995	34.68	3.45	2.80	3.64				0.66

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations.

4) Les années 1987-1989 comprennent la maintenance du matériel roulant.

## PAYS MEMBRE: SLOVAQUIE

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	3) Total	dont 2) Autoroutes						
	1987	160.86						
1988	131.79	2.12	26.70	3.84	0.94		4.76	
1989	118.36	1.33	51.41	3.64	1.40		4.36	
1990	109.13	3.38	3.00	3.38				
1991	113.68	2.85	2.00	3.05			0.93	
1992	63.96	3.18	0.73	3.25			1.65	
1993	48.38	3.25	0.40	3.38			1.39	
1994	46.65	2.98	0.93	3.18			0.93	
1995	34.68	3.48	2.80	3.64			0.66	

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Estimations.

4) Les années 1987-1989 comprennent la maintenance du matériel roulant.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	135.62	49.08	71.53		1.24	15.99		16.68
1994	193.01	80.80	113.99	67.05	1.41	137.34		43.87
1995	262.99	142.61	183.98	59.02	1.40	160.17		60.78

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	170.88	61.84	90.13		1.56	20.15		21.01
1994	222.96	93.34	131.68	77.45	1.63	158.66		50.68
1995	262.99	142.61	183.98	59.02	1.40	160.17		60.78

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants 3)**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 4)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993		518.42			92.62	34.78		
1994		584.84		1 275.62	89.49	159.00		509.48
1995		715.84	4 937.90	1 442.30	90.61	308.56		562.95

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : coût d'achat avec dépréciation tenant compte de toute amélioration technique.

4) Seulement voies navigables principales ; les barrages ne sont pas inclus.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995 3)**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures 4)	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993		653.20			116.70	43.83		
1994		675.61		1 473.59	103.38	183.68		588.55
1995		715.84	4 937.90	1 442.30	90.61	308.56		562.95

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définition utilisée : coût d'achat avec dépréciation tenant compte de toute amélioration technique.

4) Seulement voies navigables principales ; les barrages ne sont pas inclus.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993		107.81	4.94		1.24	15.99		16.68
1994		89.70	24.41	61.75	1.41	137.34		43.87
1995		136.38	34.91	46.48	1.40	160.11		60.78

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	113.76	9.71	94.40		5.12	1.58		
1994	120.37	10.42	128.74		3.57	2.02		
1995	145.19	9.98	120.18		3.64	3.11		

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: REPUBLIQUE TCHEQUE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	143.34	12.23	118.95		6.45	1.99		
1994	139.05	12.04	148.72		4.12	2.33		
1995	145.19	9.98	120.18		3.64	3.11		

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: ROUMANIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport 3)**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	36.44		296.81	112.25	238.15		208.27	38.85
1988	31.28		346.90	95.29	247.50		213.24	35.66
1989	33.22		342.35	113.49	250.89		209.85	35.25
1990	26.44		211.84	48.69	84.04		87.52	10.20
1991	23.07		59.46	21.59	20.13		31.69	2.66
1992	38.03		8.00	8.02	2.00		6.25	1.79
1993	58.09		42.69	16.60	1.73		12.72	6.68
1994	98.90		21.35	13.03	2.73		10.83	8.17
1995	125.40		53.18	10.47	4.28		6.05	29.17

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Voies navigables intérieures : estimations de 1987 à 1990.

Ports maritimes : estimations de 1987 à 1992.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport 3)**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	18.07		147.21	55.67	118.12		103.30	19.27
1988	15.59		172.85	47.48	123.32		106.25	17.77
1989	16.12		166.11	55.07	121.73		101.82	17.11
1990	22.29		178.60	41.05	70.85		73.78	8.60
1991	20.13		51.89	18.84	17.57		27.66	2.32
1992	49.23		10.36	10.38	2.58		8.09	2.32
1993	63.17		46.42	18.05	1.89		13.83	7.26
1994	98.92		21.35	13.03	2.73		10.83	8.17
1995	125.40		53.18	10.47	4.28		6.05	29.17

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Voies navigables intérieures : estimations de 1987 à 1990.  
Ports maritimes : estimations de 1987 à 1992.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1.58		875.86	295.00	390.80		151.28	15.90
1994	14.79		3 232.82	1 094.24	1 515.65		515.04	141.05
1995	10.36		2 365.19	812.01	1 119.09		380.19	110.77

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	1.72		952.42	320.78	424.96		164.50	17.29
1994	14.79		3 233.35	1 094.42	1 515.89		515.12	141.07
1995	10.36		2 365.19	812.01	1 119.09		380.19	110.77

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	50.75		269.64	31.71	12.79		14.02	22.33
1994	90.11		178.26	30.74	11.53		10.21	22.57
1995	104.87		203.54	32.28	13.16		10.76	22.83

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: ROUMANIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993	55.18		293.21	34.48	13.91		15.24	24.28
1994	90.12		178.30	30.75	11.53		10.21	22.57
1995	104.87		203.54	32.28	13.16		10.76	22.83

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: ROYAUME-UNI

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) 5) Routes		Chemins de fer 3) 5)	Chemins de fer 5) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	5) Ports maritimes	5) Aéroports
	4) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	3 972.63	1 632.20	912.61	349.15			92.25	354.83
1988	4 725.83	1 791.00	1 283.80	362.71			126.42	437.97
1989	5 685.41	2 333.28	1 693.15	504.97			169.31	562.90
1990	6 081.10	2 951.60	1 853.33	774.67			182.11	809.69
1991	6 349.39	3 037.04	2 192.54	673.31			164.05	657.62
1992	6 448.86	3 074.63	2 101.27	934.05			145.06	585.64
1993	6 203.94	3 066.71	1 476.95	902.58			157.69	646.16
1994	6 199.24	3 094.46	1 456.37	1 130.30			154.66	823.56
1995	5 313.78	2 478.31	1 107.64	1 309.14			199.09	703.44

1) Y compris routes urbaines.

2) Routes nationales (autoroutes et routes principales).

3) La part britannique dans l'Eurotunnel est incluse.

4) Y compris investissements privés.

5) Année comptable (Avril-Mars).

## PAYS MEMBRE: ROYAUME-UNI

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**  
(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) 5) Routes		Chemins de fer 3) 5)	Chemins de fer 5) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	5) Ports maritimes	5) Aéroports
	4) Total	dont 2) Autoroutes						
1987	4 837.55	1 987.56	1 111.31	425.17			112.34	432.08
1988	5 086.87	1 927.83	1 381.88	390.43			136.08	471.43
1989	5 802.19	2 381.20	1 727.93	515.35			172.79	574.46
1990	6 195.48	3 007.11	1 888.19	789.24			185.54	824.92
1991	5 968.59	2 854.89	2 061.05	632.93			154.21	618.18
1992	6 125.07	2 920.26	1 995.77	887.15			137.77	556.24
1993	6 055.63	2 993.40	1 441.64	881.00			153.92	630.72
1994	5 914.54	2 952.35	1 389.49	1 078.39			147.56	785.74
1995	5 278.58	2 461.90	1 100.30	1 300.47			197.77	698.78

1) Y compris routes urbaines.

2) Routes nationales (autoroutes et routes principales).

3) La part britannique dans l'Eurotunnel est incluse.

4) Y compris investissements privés.

5) Année comptable (Avril-Mars).

## PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992	17.68		12.52					3.01
1993	60.72		19.48					5.80
1994	97.92		40.64				0.18	5.56
1995	191.62		54.27				0.23	4.68

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992	21.65		15.33					3.68
1993	70.81		22.72					6.76
1994	109.78		45.57				0.20	6.24
1995	191.62		54.27				0.23	4.68

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993								
1994	10.71						0.05	0.02
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SLOVÉNIE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987								
1988								
1989								
1990								
1991								
1992								
1993								
1994	12.01						0.06	0.02
1995								

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	464.16		250.48	41.31			40.63	119.97
1988	532.04		261.53	83.13			32.31	163.91
1989	686.26		350.17	104.38			49.72	174.94
1990	731.33		477.23	98.66			48.14	226.05
1991	683.62		592.17	93.99			46.39	66.85
1992	804.19		643.70	150.55			24.54	47.48
1993	996.55		622.38	84.85			29.71	29.27
1994	1 013.96		987.01	100.29			30.45	31.98
1995	1 071.27		1 066.77	79.62			40.40	46.19

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	450.49		243.10	40.10			39.43	116.44
1988	508.54		249.98	79.46			30.88	156.67
1989	637.30		325.19	96.93			46.18	162.47
1990	687.16		448.40	92.70			45.23	212.39
1991	616.59		534.11	84.78			41.85	60.30
1992	703.07		562.76	131.62			21.45	41.51
1993	1 023.40		639.15	87.14			30.51	30.06
1994	1 014.48		987.51	100.35			30.46	31.99
1995	1 071.27		1 066.77	79.62			40.40	46.19

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	25 144.55		7 707.20	1 481.20			2 495.54	850.10
1987	25 078.08		7 925.02	1 533.38			2 568.40	918.88
1988	26 883.75		8 567.89	1 698.44			2 841.79	1 124.15
1989	29 951.73		10 030.44	1 968.20			3 205.77	1 440.12
1990	30 897.77		10 047.59	2 076.59			3 292.99	1 648.16
1991	31 772.53		11 205.39	1 890.03			2 931.44	1 769.96
1992	31 982.36		10 768.71	1 878.57			2 842.46	1 789.04
1993	27 010.55		9 728.43	1 661.35			2 369.13	1 526.61
1994	27 832.27		10 820.94	1 696.16			2 350.63	1 545.44
1995	29 348.84		12 296.93	2 223.66			2 970.45	1 590.13

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris la valeur des gares routières.

4) Y compris la valeur des voies navigables intérieures.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986								
1987	27 413.01		8 907.49	1 694.29			2 838.43	885.24
1988	27 503.13		9 088.91	1 710.90			2 863.18	997.01
1989	27 610.50		9 266.26	1 765.02			2 875.29	1 140.39
1990	27 786.99		9 488.40	1 827.92			2 899.40	1 282.27
1991	27 966.81		9 838.38	1 882.57			2 920.51	1 461.01
1992	28 040.96		10 256.84	1 942.69			2 939.70	1 506.44
1993	28 260.96		10 768.74	2 063.99			2 943.12	1 540.09
1994	28 804.36		11 358.22	2 134.18			2 957.81	1 562.92
1995	29 348.84		12 296.93	2 223.66			2 970.45	1 590.13

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris la valeur des gares routières.

4) Y compris la valeur des voies navigables intérieures.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal)**

(Investissement en infrastructures de transport) 1) 2)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987		
1988		
1989		
1990		
1991		
1992	0.66	0.58
1993	0.55	0.56
1994	4.15	4.15
1995	6.43	6.43

1) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

2) Y compris les investissements en conteneurs.

## PAYS MEMBRE: SUÈDE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	230.23		383.05					
1994	240.09		593.58					
1995	289.33		588.73					

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	416.42		110.40	68.26			27.63	2.60
1988	463.83		122.62	77.19			29.69	2.49
1989	595.12		139.03	90.29			34.09	2.25
1990	600.09		144.67	92.28			35.10	2.39
1991	701.54		180.77	73.94			35.30	8.69
1992	712.94		235.70	70.30			33.16	4.11
1993	617.11		180.23	76.52			25.00	3.40
1994	543.70		218.49	66.03			21.39	3.60
1995	578.34		247.97	71.37			21.00	3.75

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

**PAYS MEMBRE: SUÈDE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer 3) urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	4) Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	404.15		107.15	66.25			26.82	2.52
1988	443.34		117.20	73.78			28.38	2.38
1989	552.67		129.11	83.85			31.66	2.09
1990	563.84		135.93	86.71			32.98	2.25
1991	632.75		163.04	66.69			31.84	7.84
1992	623.29		206.06	61.46			28.99	3.59
1993	633.74		185.09	78.58			25.67	3.49
1994	543.98		218.60	66.06			21.40	3.60
1995	578.34		247.97	71.37			21.00	3.75

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Y compris les coûts relatifs aux gares routières.

4) Y compris les coûts relatifs aux voies navigables intérieures.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 611.95	631.62	546.05	113.52	0.17	0.76		69.27
1988	1 714.48	689.15	657.90	75.22	0.12	0.64		68.28
1989	1 773.23	717.18	677.18	83.33	0.00	0.00		35.00
1990	2 084.92	884.13	795.61	77.74	n.d.	0.57		71.50
1991	2 364.52	1 042.62	800.59	143.87	1.13	0.00		76.73
1992	2 197.76	1 023.79	800.99	60.51	2.75	0.00		59.41
1993	2 365.06	1 237.44	934.00	83.81	2.31	0.00		71.67
1994	2 463.49	1 246.55	974.54	89.44	13.57	0.62		88.82
1995	2 519.83	1 335.28	963.29	87.34	2.72	0.00		133.27

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

3) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 994.23	781.76	675.62	140.39	0.22	0.96		85.41
1988	2 065.77	830.44	792.89	91.22	0.15	0.74		82.46
1989	2 094.53	847.40	800.27	98.33	0.00	0.00		41.23
1990	2 335.70	990.48	891.73	87.34	n.d.	0.66		80.25
1991	2 590.88	1 142.40	877.71	158.50	1.25	0.00		83.94
1992	2 478.04	1 154.20	903.53	67.93	3.08	0.00		67.00
1993	2 581.29	1 350.38	1 019.33	93.16	2.50	0.00		80.25
1994	2 554.74	1 292.86	1 010.48	93.16	14.03	0.66		92.04
1995	2 519.83	1 335.28	963.27	87.34	2.72	0.00		133.27

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée. Y compris les dépenses d'entretien.

3) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 3: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	23 329.51	11 627.27	3 184.81	738.28				516.23
1987	24 734.54	12 195.83	3 389.80	778.90				531.49
1988	25 072.62	12 439.39	3 436.48	813.55				506.88
1989	24 808.62	12 280.43	3 381.48	807.73				461.09
1990	26 342.94	13 017.40	3 611.44	873.35				483.49
1991	27 419.67	13 547.35	3 930.15	909.48				502.13
1992	27 760.54	13 774.65	3 958.17	943.47				498.42
1993	30 234.83	15 192.55	4 442.86	1 095.26				542.71
1994	33 289.75	16 867.54	5 455.57	1 245.93				606.31
1995	35 895.43	18 369.84	5 886.50	1 360.51				699.99

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définitions utilisées: voir texte dans le chapitre consacré à la Suisse.

4) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 4: Valeur en capital des infrastructures de transport à la fin de l'année 3)**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 4)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1986	30 027.02	14 964.83	4 098.73	949.75				664.41
1987	30 601.54	15 088.73	4 193.86	963.76				657.24
1988	30 205.49	14 986.22	4 139.29	979.24				610.77
1989	29 302.04	14 504.63	3 994.01	954.17				544.38
1990	29 513.71	14 584.28	4 045.63	978.51				542.17
1991	30 044.72	14 843.88	4 305.95	996.20				550.28
1992	31 299.96	15 531.24	4 462.29	1 063.30				562.08
1993	33 002.87	16 583.67	4 849.45	1 195.30				592.33
1994	34 522.88	17 492.28	5 656.95	1 291.89				629.21
1995	35 896.00	18 369.84	5 886.30	1 360.47				700.02

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Définitions utilisées: voir texte dans le chapitre consacré à la Suisse.

4) Grandes lignes.

## PAYS MEMBRE: SUISSE

**Tableau 5: Investissement brut total dans le transport combiné (multimodal) 1)**  
(Investissement en infrastructures de transport) 2)

ECU (en millions)

Année	Aux prix courants	Aux prix de 1995
1987	2.62	3.25
1988	1.45	1.77
1989	5.33	6.27
1990	7.83	8.78
1991	5.81	6.35
1992	7.21	8.12
1993	4.39	4.80
1994		
1995	9.45	9.45

1) Définition retenue : Investissements dans les terminaux (en Suisse et à l'étranger).  
de la société de ferroutage HUPAC.

2) Ces investissements sont inclus dans les tableaux 1 et 2.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993			54.91					
1994			58.60					
1995			87.98					

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Travaux de sondage sur le tracé des tunnels alpins de la NLFA.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 7: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Prix courants**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	840.61	66.36	215.39	97.22		1.16		9.31
1988	884.73	72.91	238.40	103.57		1.16		11.57
1989	842.18	68.89	231.65	105.55		1.50		11.67
1990	910.80	78.31	267.28	119.74		1.53		10.78
1991	1 018.36	84.06	279.84	133.15		1.58		16.36
1992	1 000.68	84.72	280.01	138.08		1.49		14.85
1993	1 038.04	89.01	305.17	146.23		1.56		15.61
1994	1 124.42	94.37	326.90	164.97		1.67		14.19
1995	1 208.48	106.10	349.99	153.97		1.75		15.53

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Grandes lignes.

**PAYS MEMBRE: SUISSE**

**Tableau 8: Dépenses d'entretien des infrastructures de transport**

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer 3)	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	1 039.89	81.86	266.54	120.09		1.46		11.09
1988	1 065.70	87.76	286.59	124.51		1.38		14.05
1989	994.90	81.13	273.66	124.51		1.75		13.31
1990	1 020.71	87.76	298.89	134.09		1.67		12.57
1991	1 115.85	92.19	306.65	145.87		1.67		17.75
1992	1 128.39	95.88	315.06	155.45		1.67		17.01
1993	1 132.82	97.35	337.70	159.13		1.67		17.01
1994	1 166.00	98.09	366.17	162.82		1.67		14.79
1995	1 208.48	106.10	349.99	153.98		1.75		15.53

1) Y compris routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

3) Grandes lignes.

## PAYS MEMBRE: TURQUIE

**Tableau 1: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	282.57	152.41	87.18			353.13	52.34	130.07
1988	375.62	255.06	112.36			144.17	31.63	226.27
1989	660.15	518.85	97.55			71.39	15.16	63.81
1990	1 477.27	1 195.27	92.48			109.43	20.93	127.21
1991	2 185.38	1 888.71	105.55			122.87	34.47	143.00
1992	1 781.82	1 530.05	109.80			56.98	15.00	94.10
1993	1 845.01	1 414.70	146.61			75.14	13.07	325.79
1994	836.98	582.73	90.13			46.98	11.84	203.68
1995	676.36	452.75	67.04			36.38	12.44	107.83

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: TURQUIE

**Tableau 2: Investissement brut total dans les infrastructures de transport**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

**Aux Prix de 1995**

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1987	365.11	196.92	112.64			456.27	67.62	168.06
1988	435.46	295.69	130.26			167.14	36.67	262.32
1989	822.37	646.35	121.52			88.94	18.89	79.49
1990	1 554.86	1 258.05	97.34			115.18	22.03	133.89
1991	2 091.41	1 807.50	101.01			117.59	21.84	136.85
1992	1 837.98	1 578.27	113.26			58.78	15.48	97.07
1993	1 660.93	1 273.55	131.98			67.64	11.77	293.29
1994	879.50	612.34	94.70			49.36	12.44	214.03
1995	676.36	452.75	67.04			36.38	12.44	107.83

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

## PAYS MEMBRE: TURQUIE

**Tableau 6: Investissement brut total dans les infrastructures de transport des Réseaux Transeuropéens (TEN) et des Corridors**

(Construction nouvelle, extension, reconstruction et grosse réparation)

### Prix courants

ECU (en millions)

Année	1) Routes		Chemins de fer	Chemins de fer urbains & suburbains, métros et tramways	Voies navigables intérieures	Oléoducs	Ports maritimes	Aéroports
	Total	dont 2) Autoroutes						
1993	542.85	542.85						
1994	275.26	275.26						
1995	167.71	167.71						

1) A l'exclusion des routes urbaines.

2) La définition d'une autoroute se trouve dans le Glossaire et est fondée sur la signalisation routière utilisée.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16  
IMPRIMÉ EN FRANCE  
(75 1999 02 2 P) ISBN 92-821-2242-5 – n° 50628 1999