

Panorama des transports

Aperçu statistique
des transports
dans l'Union européenne

Part 1

Données 1970-2001



COMMISSION
EUROPÉENNE



THÈME 7
Transports

7

Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.

Un nouveau numéro unique gratuit:

00 800 6 7 8 9 10 11

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2003

ISBN 92-894-4994-2
ISSN 1725-2768

© Communautés européennes, 2003

AVANT PROPOS

Le Panorama des transports présente, à l'aide de statistiques annuelles, les caractéristiques les plus importantes du transport dans l'Union européenne. Il met ainsi en évidence, pour le citoyen comme pour le décideur européen, les tendances de l'économie du transport sur le moyen et le long terme.

Cette publication ne se contente pas d'indiquer les quantités de marchandises et le nombre de passagers transportés ou les véhicules et les infrastructures utilisés; elle considère aussi le transport comme étant partie prenante dans l'économie, l'environnement, la santé et plus généralement dans notre qualité de vie. Les statistiques du transport sont souvent un indicateur de l'activité économique et de l'intégration européenne, comme le montre l'accroissement sensible du transport international intra-Union européenne, mais elles peuvent également refléter des problèmes conjoncturels, par exemple la sécurité ou le prix des carburants et peuvent avoir des effets considérables et immédiats dans le domaine de l'aviation.

La première édition du Panorama sortie en 1999 traitait principalement du transport intérieur, en particulier du transport de marchandises pour lesquelles des statistiques communautaires sont collectées depuis de nombreuses années. La seconde édition, publiée en 2001, incluait également les transports aériens pour lesquels le transport international de passagers a connu depuis 1993, année de la première collecte de données par Eurostat, une tendance au doublement tous les dix ans. Les événements du 11 septembre 2001 ont sensiblement ralenti cette tendance.

La troisième édition couvrait pour la première fois la totalité des principaux modes de transport en incluant également le transport maritime, domaine dans lequel le commerce intra-Union européenne a connu un développement spectaculaire semblable à celui du transport routier. Exprimé en tonnes totales transportées, le transport maritime est de loin le principal mode de transport de marchandises de l'Union européenne, si l'on considère ensemble les transports intra-UE et extra-UE.

Cette quatrième édition du Panorama met particulièrement l'accent sur les dernières statistiques relatives au transport routier de marchandises collectées dans le cadre du règlement récent de l'UE; elle donne également un premier aperçu des données disponibles concernant les dix pays adhérents et les pays candidats restants. Certains chapitres de la présente édition comprennent, en outre, des informations sur les pays de l'AELE.

Le Panorama fournit des statistiques permettant d'appuyer l'évolution de la politique communautaire des transports. Notamment, dans le but de réussir le pari d'une politique des transports contribuant au développement économique tout en renforçant notre qualité de vie, la Commission européenne a proposé près de soixante mesures dans son Livre blanc adopté en septembre 2001, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix* (www.europa.eu.int/comm/energy.transport/fr/lb.en.html).

Le Panorama met en valeur, en les combinant et en les expliquant, un large éventail de données disponibles dans la base de données de diffusion d'Eurostat (New Cronos) dans le domaine du transport, mais aussi dans les domaines de l'économie, de l'environnement et de l'énergie. Comme la majorité des données utilisées dans la présente publication ont été extraites de la base de données d'Eurostat au cours du deuxième et du troisième trimestres 2003, et compte tenu de la nécessité d'obtenir une bonne couverture des données de tous les pays de l'UE, l'année 2001 est, dans la plupart des cas, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles.

Pour en savoir plus, l'utilisateur peut consulter la page d'accueil d'Eurostat: <http://europa.eu.int/comm/eurostat>. Il peut également acquérir des produits de diffusion plus récents, plus ciblés ou plus détaillés tels que le DVD-ROM *Tout sur les statistiques des transports* qui intègre les données, publications et documents disponibles à Eurostat dans ce domaine. En particulier ce DVD-ROM contient, à la date de publication, des données relativement récentes extraites de la base de données de diffusion d'Eurostat, un à deux mois auparavant.

Michel Vanden Abeele
Directeur général
Eurostat

Chef de projet: Simo Pasi, Eurostat

Responsable de la publication: Jelle Bosch, Artemis Information Management

Auteur: Jelle Bosch, Artemis Information Management

Réviseurs internes: John Allen, Eurostat
Antigone Gikas, Eurostat
Jonny Johansson, Eurostat
Frank Laurent, DG Énergie et transport
Franz Justen, Eurostat
Graham Lock, Eurostat
Josefine Oberhausen, Eurostat
Simo Pasi, Eurostat
Maria Smihily, Eurostat
Hans Strelow, Eurostat
Walter Sura, Eurostat
Vincent Tronet, Eurostat
Georgios Xenellis, Eurostat

Langue originale: Anglais

Traductions: Service de traduction de la Commission européenne

Informations: <http://europa.eu.int/comm/eurostat>

Autres remarques et questions: Ovidio Crocicchi, chef d'unité
Unité Statistiques de l'énergie et des transports
Tel. (352) 4301 33608
Fax (352) 4301 32289
Email: estat-transport@cec.eu.int

PANORAMA DES TRANSPORTS

Aperçu statistique du secteur des transports dans l'Union Européenne

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos

1.	Le secteur des transports dans l'Union européenne	7
2.	Infrastructures de transport	11
2.1.	Évolution générale	11
2.2.	Caractéristiques physiques des réseaux de transport	15
2.3.	Les réseaux de transport transeuropéens (RTE)	22
3.	Moyens de transport	35
4.	Entreprises, performance économique et emploi	47
4.1.	Entreprises et emploi	47
4.2.	Performance économique	54
5.	Quantités et performances du trafic et du transport	61
5.1.	Transport de marchandises	61
5.1.1.	Évolution générale	61
5.1.2.	Transport national de marchandises	68
5.1.3.	Transport international de marchandises	73
5.1.4.	Transport par groupes de marchandises	82
5.2.	Transport de passagers	88
5.2.1.	Évolution générale	88
5.2.2.	Transport national de passagers	95
5.2.3.	Transport international de passagers	101
6.	Transport et sécurité	109
7.	Environnement et énergie	119
7.1.	Évolution générale	119
7.2.	Consommation d'énergie	124
7.3.	Émissions	130
	Sources statistiques et abréviations des pays	137

1. Le secteur des transports dans l'Union européenne

Les transports font partie intégrante du traité instituant la Communauté européenne (voir encadré) et les statistiques communautaires sur les transports ont joué un rôle essentiel dans la mise en application des politiques de l'Union européenne en matière de transports.

Les tendances dans le secteur des transports reflètent les tendances économiques. Le secteur des transports connaît une croissance régulière depuis les années 70, bien que la tendance ait été moins régulière dans le trafic de marchandises que dans le trafic de passagers (voir graphique 1.1). Les facteurs qui déterminent cette évolution globale sont les changements survenus dans la structure et l'implantation des industries manufacturières, les variations des méthodes de production pour répondre à la demande d'expéditions «juste à temps», le besoin croissant de mobilité du personnel dans le secteur des services et l'augmentation générale du nombre de propriétaires de voitures, du temps de loisirs et des revenus disponibles.

Un secteur à part entière

Dans l'Union européenne, les retombées du secteur des transports sont substantielles: ce secteur représente environ 4 % du produit national brut de

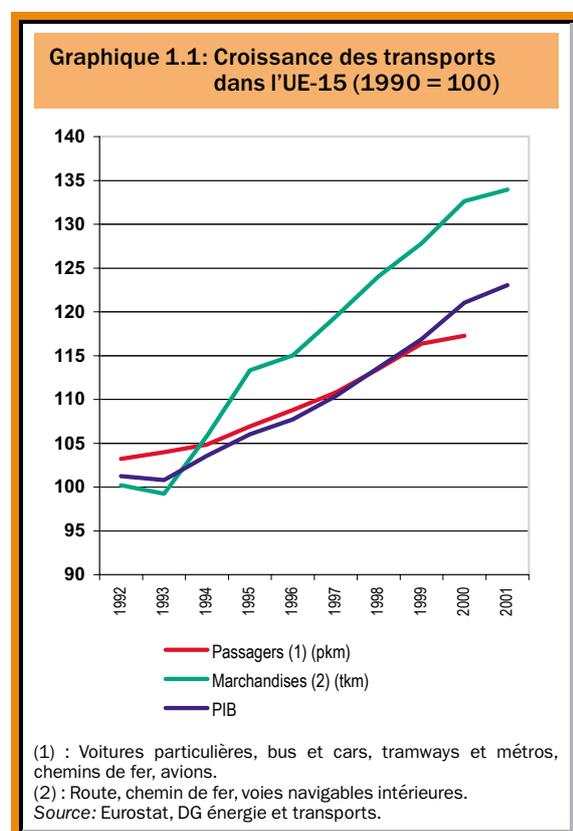


Tableau 1.2: Croissance annuelle moyenne par mode de transport (%)

	1991-2001	1996-2001	2000-2001
Transport intérieur de marchandises total ¹	+3,0 %	+3,1 %	+1,0 %
Transport de marchandises par route	+3,7 %	+3,4 %	+2,0 %
Transport de marchandises par rail	+0,4 %	+1,6 %	-3,1 %
Transport de marchandises par voies navigables intérieures	+1,7 %	+2,5 %	-1,2 %
Transport aérien - passagers ²	+6,5 % ³	+6,2 %	-2,2 %
Transport maritime - marchandises transportées	:	+0,7 % ⁴	+0,5 %

(1) route, rail, voies navigables intérieures.

(2) trafic international seulement.

(3) 1993-2001.

(4) 1997-2001.

Source: Eurostat, DG Énergie et transports.

L'Union et emploie approximativement 6,3 millions de personnes, soit environ 4,1 % de l'ensemble des salariés de l'UE. Deux autres millions de personnes sont employées dans l'industrie des équipements de transport et plus de six millions dans les industries liées au transport.

Les industries et les services de transport de l'Union européenne doivent assurer les déplacements quotidiens de plus de 150 millions de personnes se rendant à ou revenant de leur lieu de travail, permettre au moins 100 millions de déplacements professionnels, convoier 50 millions de tonnes de marchandises, acheminer 15 millions de lettres et colis ordinaires ou express et satisfaire les besoins de voyage et de commerce qui dépassent les frontières de l'Union européenne.

Outre l'importance économique du secteur des transports, la mobilité croissante des citoyens s'inscrit désormais dans la vie de tous les jours et il convient de ne pas sous-estimer sa valeur pour chaque individu.

En 2000, la demande moyenne de transport de passagers au sein de l'UE était de 32,7 km par personne et par jour (en ne tenant compte que du transport en voiture particulière, en autobus ou en autocar et en train).

Peu d'alternatives au transport routier à court terme

Le tableau 1.2 et le graphique 1.3 montrent que le transport routier a augmenté de façon constante et qu'il continue à occuper une position largement dominante dans le transport de fret. En revanche, la part du rail dans le transport de marchandises a légèrement diminué au cours des 30 dernières années mais elle est restée stable au cours de la dernière décennie (accroissement annuel moyen de +0,4 % pour la période 1991-2001). Le transport de marchandises par voies navigables intérieures n'a que lentement progressé au cours des trente derniè-

res années mais il est surprenant que cette performance soit obtenue avec une flotte massivement réduite.

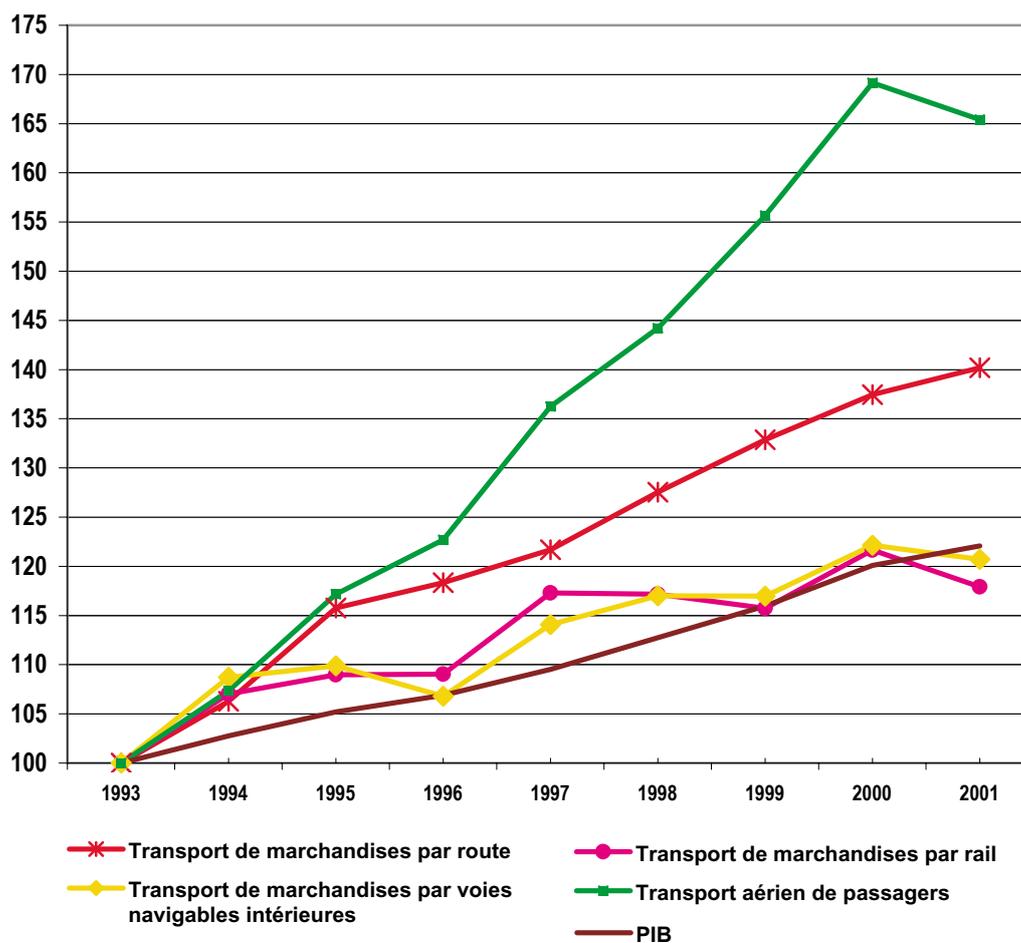
Les caractéristiques géographiques d'un pays influencent le mode de transport utilisé pour le transport de marchandises (ce que l'on appelle la répartition modale). Par exemple, 71 % du volume total de marchandises (exprimé en tonnes et en tenant compte de tous les «modes de transport intérieur») transporté des Pays-Bas en Allemagne l'ont été par les voies navigables intérieures. En raison d'un écartement différent des voies en Espagne et de la présence des Pyrénées, le transport de marchandises vers et de la Péninsule ibérique se fait essentiellement par route. La route est également le principal mode de transport vers les régions périphériques de l'Union européenne comme la Finlande, la Suède et la Grèce. Le transport maritime

constitue souvent une alternative et des initiatives sont prises pour promouvoir le concept d'«autoroutes de la mer» (voir chapitre 2.3 — RTE).

Baisse soudaine du transport aérien de passagers en 2001

Le transport aérien a connu la croissance la plus rapide au cours de ces dernières années. Les données disponibles à Eurostat montrent que le nombre de passagers du transport international intra-UE et extra-UE est passé de 256 millions en 1993 à 424 millions en 2001. Cela correspond à une croissance annuelle moyenne de 6,5 %. La croissance annuelle moyenne a même été plus élevée jusqu'en 2000 (+8% pour la période 1993-2000) mais le nombre de passagers a sensiblement baissé au cours du deuxième semestre de 2001 à la suite des attaques terroristes du 11 septembre

Graphique 1.3: Développement des transports dans l'UE-15: croissance par mode (1993=100)



Source: Eurostat.

2001. En 2001, le nombre de passagers du transport aérien international intra- et extra-UE (à l'exclusion du transport intérieur) a été de 2,2 % inférieur à celui de l'année précédente.

Liens physiques: une condition préalable pour renforcer la croissance économique

L'établissement et le développement de réseaux transeuropéens (RTE) dans le domaine des infrastructures de transport, des télécommunications et de l'énergie font l'objet d'une politique communau-

taire depuis le traité de Maastricht (voir encadré). Le réseau transeuropéen de transports couvre tous les modes de transport et un certain nombre de projets ont été achevés (voir chapitre 2.3). De nouveaux projets ont été progressivement ajoutés, dont la plupart devraient être réalisés pour 2020. Différents projets concernent désormais les pays candidats. La disponibilité d'un réseau de transports adéquat et durable est souvent une condition préalable pour la croissance économique.

(Extraits du traité instituant la Communauté européenne, contenant les modifications apportées par le traité d'Amsterdam)

Titre V

TRANSPORT

Article 70

Les objectifs du traité sont poursuivis par les États membres en ce qui concerne la matière régie par le présent titre, dans le cadre d'une politique commune des transports.

Article 71

1. En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 70 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 et après consultation du Comité économique et social européen et du Comité des régions, établit:

- (a) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres;
- (b) les conditions d'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans un État membre;
- (c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports;
- (d) toutes autres dispositions utiles. (...)
- (...)

Article 80

1. Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable,

2. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne.

(...)

Titre XV

RÉSEAUX TRANSEUROPEENS

Article 154

1. En vue de contribuer à la réalisation des objectifs visés aux articles 14 et 158 et de permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales, de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie.

2. Dans le cadre d'un système de marchés ouverts et concurrentiels, l'action de la Communauté vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. Elle tient compte en particulier de la nécessité de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté. (...)

2. Infrastructures de transport

2.1. Évolution générale

Globalement, le réseau de transport communautaire est dense. La demande croissante de services de transport, tant de passagers que de marchandises, a eu un impact sur le développement des infrastructures, avec toutefois des spécificités tant en ce qui concerne les États membres pris individuellement (voir chapitre 2.2) que les modes de transport proprement dits.

De plus, le futur élargissement sans précédent donnera à l'Union européenne une véritable dimension continentale. Le premier défi pour réussir l'élargissement sera de connecter les futurs États membres au réseau de transports; c'est une condition préalable pour leur développement économique, sur la base d'une croissance anticipée du transport, comme cela a été le cas lors de l'adhésion de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce.

Le réseau autoroutier a plus que triplé depuis 1970

En 2000, la longueur totale des voies ferrées de l'UE-15 était de 156 353 km (voir tableau 2.1). Bien que la moitié de ce réseau soit désormais électrifiée, la longueur totale utilisée a diminué de façon constante jusqu'en 1998 (voir graphique 2.2). Depuis 1999, une modeste augmentation de la longueur totale du réseau peut être enregistrée.

Tableau 2.1: Longueur des réseaux dans l'UE-15 (km)

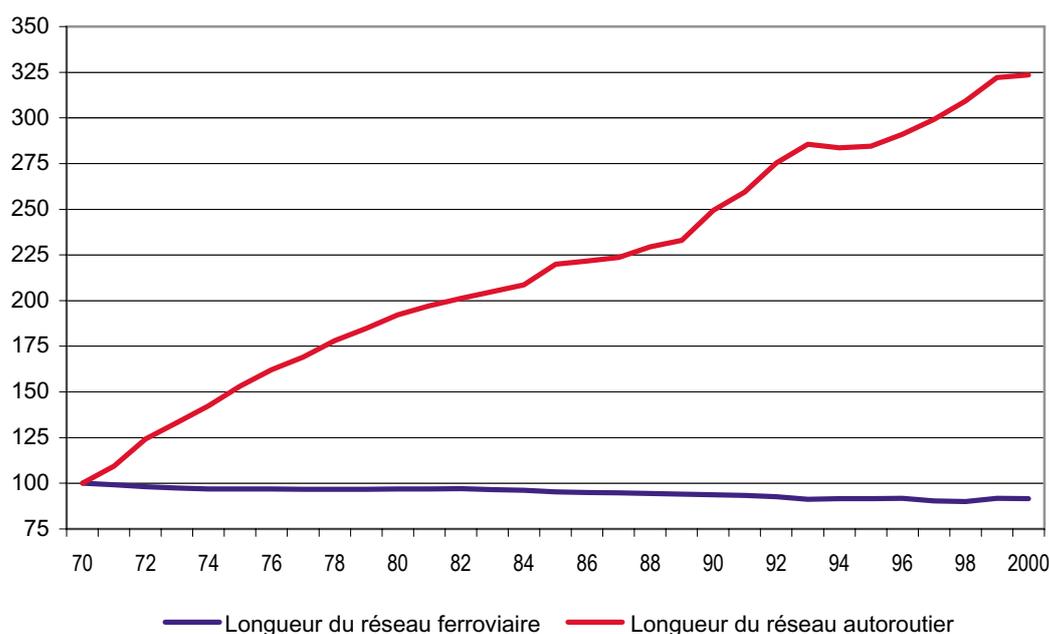
	1970	2000	Variation 1970 - 2000
Chemins de fer	170 662	156 353	-8%
Routes	2 639 646	3 254 743	+23%
<i>dont autoroutes</i>	<i>15 864</i>	<i>51 559</i>	<i>+225%</i>
Oléoducs	11 441	21 675	+89%
Voies navigables intérieures	31 748	28 381	-11%
RÉSEAU TOTAL	2 853 497	3 512 711	+23%

Source: Eurostat/CEMT/ONU-CEE, statistiques nationales.

Cette longueur totale est cependant inférieure de 8 % à ce qu'elle était en 1970. La densité du réseau de l'UE-15 est de 48,3 km de voies ferrées pour 1 000 kilomètres carrés (2000), soit beaucoup plus qu'aux États-Unis (30,6 km/1 000 km² en 1999, y compris l'Alaska et Hawaï ainsi que les voies navigables intérieures mais moins qu'au Japon (53,5 km/1 000 km² en 1999).

Comme l'on pouvait s'y attendre, le réseau routier comprenant les autoroutes, les grandes routes et les routes régionales, ainsi que les routes locales est le réseau de transport le plus dense. L'actuelle

Graphique 2.2: Développement des réseaux ferroviaires et autoroutiers dans l'UE-15 (1970=100)



Source: Eurostat/CEMT/ONU-CEE.

définition de l'expression «routes locales» étant sujette à diverses interprétations par les États membres (ce qui conduit à des résultats affectant la comparabilité), les données officiellement déclarées par les États membres ont été utilisées. Les routes locales représentent près des deux tiers de l'ensemble du réseau routier.

En 2000, le réseau routier de l'UE-15 s'étendait sur une longueur totale de plus de 3 254 000 km, dont 51 559 km (1,6 %) d'autoroutes. La longueur du réseau autoroutier dans l'UE a plus que triplé en moins de trois décennies (voir graphique 2.2). Si l'on rapporte cette longueur au territoire de l'UE, il s'avère que la densité du réseau autoroutier est de 15,9 km pour 1 000 km². Le réseau autoroutier des États-Unis a une longueur totale de 74 000 km pour une densité de 7,5 km/1 000 km² (1999). Les chiffres correspondants pour le Japon sont de 6 600 km et 17,5 km/1 000 km² (1999). La densité moyenne du réseau japonais est supérieure à celle du réseau européen.

Les voies navigables intérieures ont diminué le plus depuis 1970

Seuls 9 des 15 États membres ont une capacité significative de transport par voies navigables intérieures. En 2000, la longueur totale des voies navigables intérieures utilisables (les rivières, les canaux et les lacs navigables) était de 28 381 km, ce qui représente une densité de 8,7 km par 1 000 km². Cette densité est deux fois supérieure à celle des États-Unis en 1999 (4,3 km par 1 000 km² — pour une longueur approximative de 41 800 km, en excluant les Grands Lacs).

Ce réseau de lacs, de rivières et de canaux construits par l'homme représente, pour les neuf États membres concernés, un système de transport unique dont tout le potentiel — spécialement en ce qui concerne les Balkans — n'a pas encore été exploité, notamment depuis l'ouverture du canal Main-Danube. La quasi-totalité du réseau de voies navigables intérieures est utilisée pour le transport de marchandises. Il y a peu d'exemples de transport de passagers à des fins autres que récréatives (comme les lignes régulières de transport de passagers sur les lacs du nord de l'Italie et à Venise).

Oléoducs: longueur limitée mais capacité de transport considérable

À côté des trois principaux modes de transport intérieur, les 21 675 km d'oléoducs méritent également d'être mentionnés. La longueur de leur réseau représentait, en 2000, 13,9 % de celle des chemins de fer et 76 % de celle des voies navigables intérieures. Pour des raisons statistiques, seuls les oléoducs pétroliers sont considérés ici.

Dans la présente publication, le réseau d'oléoducs ne sera pas considéré comme un mode important de transport intérieur, les oléoducs ne servant qu'au transport d'un groupe de marchandises très restreint (produits pétroliers liquides). Cependant, si l'on considère les volumes transportés, il est clair que ce mode est loin d'être négligeable.

Diminution de 8 % du réseau ferroviaire de l'UE

La longueur totale des trois réseaux «classiques» a considérablement augmenté, passant de 2,84 millions de km en 1970 à 3,44 millions de km en 2000, ce qui représente une croissance de 21 %. La part la plus importante de cette croissance peut être attribuée au réseau routier, dont la croissance a atteint 23 %. Les réseaux de chemin de fer et de voies navigables intérieures ont, quant à eux, reculé de respectivement 8 % et 11 %. En revanche, les lignes spécifiquement construites pour la grande vitesse ont augmenté de 285 km en 1981 à 2 366 km en 2000.

En termes de part modale, le réseau ferroviaire ne représentait que 4,5 % (1970: 6,0 %) de la longueur totale du réseau de transport en 2000, le réseau routier en représentait quant à lui 94,6 % (1970: 92,9 %) et les voies navigables intérieures 0,8 % (1970: 1,1 %).

Aéroports: des nœuds intermodaux par nature

L'espace aérien de l'Union européenne peut être considéré comme l'un des plus encombrés du monde. De toute évidence, on ne peut parler, en aviation, de «longueur de réseau» et une classification des aéroports en fonction de leurs caractéristiques techniques et infrastructurelles n'est d'aucune utilité en termes de statistiques: le réseau d'aéroports est très différent des réseaux de liaisons terrestres. Les aéroports sont en effet par nature des nœuds intermodaux sur un réseau de «routes» ne nécessitant pratiquement aucune infrastructure.

En 2001, l'UE possédait 204 aéroports traitant au moins 100 000 passagers par an. Les 30 plus grands aéroports accueillent les trois quarts de tous les passagers, et environ 90 % du trafic international extra-communautaire. Dans le cadre des lignes directrices pour le transport RTE (réseaux transeuropéens — voir chapitre 2.3), on les considère comme des composantes internationales, bien qu'ils traitent également la majeure partie du trafic intra-communautaire. Environ 60 composantes communautaires traitent en général entre un et cinq millions de passagers par an assurent pratiquement tout le trafic international et intra-communautaire restant. Les 200 autres aéroports du réseau sont de taille très réduite, mais constituent des composantes régionales et d'accessibilité d'une importance vitale, souvent situés dans des régions isolées, même s'ils ne traitent qu'environ 5 % des passagers communautaires.

Des investissements en infrastructures sont prévus et engagés dans un grand nombre des principaux aéroports de l'Union européenne, notamment pour les relier au réseau ferroviaire, en particulier au réseau des trains à grande vitesse.

Ports maritimes longtemps négligés

Le rôle crucial joué par les ports maritimes dans le transport de l'Union européenne est évident: plus de 328 millions de personnes ont été acheminées par les ports maritimes de l'Union européenne en 2001 et le tonnage total des marchandises traitées est

estimé à 3 millions de tonnes; 70 % de l'ensemble des échanges commerciaux avec les pays tiers passent par les ports. Le transport maritime à courte distance le long des côtes de l'UE et de celles des pays voisins achemine environ un tiers de toutes les marchandises (tous modes confondus) et connaît une forte croissance. D'où la nécessité de disposer d'infrastructures et de services efficaces.

Pendant une longue période, les ports maritimes n'étaient pas une priorité de la politique commune des transports. Les investissements en infrastructures ont progressivement décliné entre 1970 et la fin des années 80. Au début des années 1990, les investissements portuaires ont toutefois repris d'une manière spectaculaire. La durabilité et l'intermodalité sont les deux mots d'ordre qui incitent la Commission à prendre diverses mesures en vue d'améliorer les connexions entre les ports et les réseaux ferroviaires et les voies navigables intérieures, tout en améliorant la qualité des services

portuaires. Le concept d'«autoroutes maritimes», visant à mieux relier des pays isolés par des barrières naturelles en tant qu'alternatives à des corridors terrestres saturés (voir chapitre 2.3 *Réseaux trans-européens de transport*) met en évidence les efforts de la Commission.

Au niveau de l'Union européenne en 2001, on compte environ 261 ports maritimes acheminant plus d'un million de tonnes de marchandises par an. Depuis de nombreuses années, les cinq premiers ports restent les mêmes: Rotterdam, Anvers, Marseille, Hambourg et Le Havre). Les principaux ports de passagers correspondent à ceux offrant les principales liaisons européennes par transbordeur. Les données pour la période 1997-2001 montrent que la construction de liaisons fixes (par tunnels et par ponts) a eu un impact considérable sur le nombre de passagers acheminés par les ports (voir chapitre 5.2).

Pays candidats

Le tableau 2.3 donne un aperçu général de la longueur du réseau des différents États qui forment le groupe des pays candidats. Compte tenu du fait que certains pays n'offrent pas plusieurs réseaux modaux, il apparaît que, par rapport à 1995, le réseau ferroviaire s'est réduit de 4 %. Inversement, le réseau autoroutier a connu une progression impressionnante de 36 % au cours de cette période relativement courte. De même, la longueur des oléoducs a augmenté de 21 % pour atteindre 12 248 km, ce qui représente 57 % de la longueur du réseau d'oléoducs des États membres de l'UE-15. La longueur du réseau de voies navigables intérieures n'a pas changé de façon significative.

Au sein du groupe des pays candidats, on pourrait s'attendre à ce que la Turquie pèse d'un poids considérable vu sa taille géographique. En ce qui concerne la longueur des réseaux de transport, ce n'est pas le cas (voir chapitre 2.2 – tableau 2.9 pour les détails). Toutefois, lorsque l'on examine le transport aérien, la Turquie a un poids considérable, dû principalement à l'importance du secteur du tourisme.

Le rattrapage économique de nombreuses régions dans les futurs nouveaux États membres dépendra d'un bon accès aux grands axes européens, d'interconnexions efficaces et, en particulier, de bonnes connexions transfrontalières. Depuis quelques années, différents instruments financiers sont utilisés pour aider les pays candidats dans leurs préparatifs pour l'adhésion. Des ressources ont été allouées par la Commission en fonction d'un ensemble de critères, tenant compte de la situation socio-économique et environnementale spécifique. Différents projets ont été lancés, mettant principalement l'accent sur la réhabilitation et la construction de routes, d'autoroutes et de voies ferroviaires, conformément aux priorités stratégiques des réseaux transeuropéens de transport.

Tableau 2.3: Longueurs des réseaux dans les pays candidats (km)

	1995	2001	Variation 1995 - 2001
Chemins de fer	75 568	72 297	-4%
Autoroutes	3 785	5 135	+36%
Oléoducs	10 122	12 248	+21%
Voies navigables intérieures	9 140	9 026	-1%
TOTAL	98 615	98 706	+1%

Source: Eurostat/CEMT/ONU-CEE.

Pays de l'AELE

Sur le plan des réseaux de transport, les pays de l'AELE constituent un groupe assez hétérogène. Les différences de taille, de densité de population et de situation géographique influencent sensiblement la disponibilité de réseaux modaux et font douter de l'opportunité de calculer un agrégat AELE.

L'Islande n'a manifestement pas de voies ferroviaires, ni d'autoroutes ou d'oléoducs. Le Liechtenstein, avec 160 kilomètres carrés, est 16 fois plus petit que le Luxembourg et ne possède que 18,5 km de voies ferrées, dont le réseau est exploité par les chemins de fer autrichiens. Les caractéristiques topographiques spécifiques de la Norvège ainsi que la répartition inégale de sa population impliquent des réseaux de transport assez uniques et la longueur du réseau autoroutier norvégien n'est que de 144 kilomètres. La Suisse est caractérisée par la chaîne alpine centrale et doit faire face à un important trafic de transit. La croissance de la demande de transport a été presque complètement absorbée par le transport routier et l'élimination des goulets d'étranglement dans le réseau ferroviaire s'est révélée être une condition nécessaire mais pas suffisante pour promouvoir un rééquilibrage de la répartition modale. Une transition modale de la route au rail ne semble possible qu'en améliorant la qualité globale de l'offre de transport ferroviaire.

2.2. Caractéristiques physiques des réseaux de transport

Dans la plupart des États membres, les tendances et les évolutions coïncident avec celles de l'UE décrites dans le chapitre précédent. Cependant, une analyse par mode montre dans quelle mesure les États membres, pris individuellement, suivent la tendance générale de l'UE.

Le réseau ferroviaire a diminué de 8 % depuis 1970

Au niveau des Quinze, la longueur totale du réseau de chemin de fer s'est réduite de 8 % entre 1970 et 2000 (voir tableau 2.6). Le réseau ferroviaire a surtout diminué au Portugal et en Belgique (22 % et 18 % respectivement), ne restant stable qu'en Suède, en Finlande et au Luxembourg.

Le tableau 2.4 montre que le réseau ferroviaire allemand était le plus long de l'UE-15 en 2000: avec 36 652 km, ce réseau représente 23,4 % de l'ensemble du réseau de l'UE-15. Il est suivi par le réseau ferroviaire français long de 32 515 km, soit 20,8 %, puis par les réseaux du Royaume-Uni et de l'Italie, avec 10,9 % et 10,6 % respectivement. Ces quatre États membres totalisent les deux tiers (65,7 %) de l'ensemble du réseau de l'UE.

La densité ferroviaire est la plus forte en Belgique

La situation est différente en ce qui concerne la densité du réseau: malgré une diminution de 18 % depuis 1970, la Belgique a toujours le réseau ferroviaire le plus dense avec 113,8 km/1 000 km², suivie par le Luxembourg (102,7 km/1 000 km²) et l'Allemagne (105,1 km/1 000 km²). La Finlande

Tableau 2.5: Chemins de fer: réseau à grande vitesse

Lignes dont la vitesse peut atteindre 250 km/h ou plus						
	Belgique	Allemagne	Espagne	France	Italie	UE-15
1995	-	-	-	1 124	-	1 124
1996	12	434	376	1 152	237	2 211
1997	71	434	376	1 152	259	2 292
1998	71	486	376	1 147	259	2 339
1999	74	491	377	1 147	259	2 348
2000	74	633	377	1 147	259	2 490
2001	73	633	377	1 395	259	2 737

Source: UIC.

(17,3 km/1 000 km²) et la Grèce (17,4 km/1 000 km²) affichent les plus faibles densités de réseau de l'UE-15.

Le cas de la Finlande illustre la situation classique des pays à grand territoire et faible densité de population. On aurait pu s'attendre à rencontrer une situation similaire dans la Suède voisine. Toutefois, les chiffres montrent que la densité de réseau en Suède (25,7 km/1 000 km²) est pratiquement la même qu'en Espagne (27,2 km/1 000 km²).

La Suède et la Finlande disposent de bien plus de 100 km de voies ferrées par tranche de 100 000 habitants, alors que l'Autriche, qui se situe en troisième position, suit avec 77 km/100 000 habitants. Il convient de souligner la répartition très inégale de la population des deux pays nordiques, élément qui n'est pas pris en compte dans ces

Tableau 2.4: Longueur des réseaux de transport en 2000 – indicateurs clés

	Chemins de fer ¹				Autoroutes		
	km	% électrifié	km/100 000 hab.	km/1 000 km ²	km	km/100 000 hab.	km/1 000 km ²
Belgique	3 471	78	34,0	113,8	1 702	16,6	55,8
Danemark	2 047	31	38,3	47,5	922	17,3	21,4
Allemagne	36 652	52	44,6	102,7	11 712	14,3	32,8
Grèce	2 299	0	21,8	17,4	707	6,7	5,4
Espagne	14 303	54	36,2	28,3	9 049	22,9	17,9
France	32 515	43	53,7	59,8	9 766	16,1	18,0
Irlande	1 919	2	50,7	27,3	103	2,7	1,5
Italie	16 499	66	28,6	54,8	6 478	11,2	21,5
Luxembourg	274	95	62,5	105,4	115	26,2	44,2
Pays-Bas	2 802	74	17,6	67,5	2 289	14,4	55,2
Autriche	6 281	60	77,5	74,9	1 633	20,2	19,5
Portugal	2 814	32	28,1	30,6	1 482	14,8	16,1
Finlande	5 854	41	113,1	17,3	549	10,6	1,6
Suède	11 560	75	130,5	25,7	1 506	17,0	3,3
Royaume-Uni ²	17 067	30	28,6	69,9	3 546	5,9	14,5
UE-15	156 357	50	41,4	48,3	51 559	13,6	15,9

(1) Chemins de fer: Données pour les compagnies membres de l'UIC.

(2) Royaume-Uni: les données se réfèrent à la Grande-Bretagne.

Sources: Eurostat / CEMT / ONU-CEE, UIC, FRI, statistiques nationales.

Estimations en italique.

Tableau 2.6: Longueur des réseaux de transport par pays (km)

- Chemins de fer¹
- Autoroutes
- Autres routes²
- Oléoducs³
- Voies navigables intérieures

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	UE-15	UE-15 indice 1970 =100
1970	4 232	2 352	43 777	2 571	13 668	36 117	2 189	16 089	271	3 148	5 907	3 591	5 870	11 550	19 330	170 662	100
	488	184	5874	11	387	1 553	0	3 913	7	1 209	478	66	108	403	1 183	15 864	100
	93 539	62 592	555 000	34 692	139 221	710 384	86 695	281 405	4 949	81 890	102 053	41 763	73 444	110846 ⁴	356 155	2 623 782	100
	52	-	2 260	-	1 099	3 609	-	1 860	-	323	604	-	-	-	1 634	11 441	100
1980	1 553	-	6 808	-	-	7 433	-	2 337	37	5 599	350	-	6 000	-	1 631	31 748	100
	3 971	2 015	42 765	2 461	13 542	34 382	1 987	16 133	270	2 760	5 847	3 588	6 096	11 382	18 030	165 229	97
	1 203	516	9 225	91	2 008	5 264	0	5 900	44	1 780	938	132	204	850	2 683	30 838	194
	124 710	68 405	594 000	37 367	147 644	796 514	89 796	290 370	5 050	91 628	103 553	50 410	75 387	96504 ⁴	337 077	2 811 911	107
1990	458	77	2 880	-	1 753	5 254	-	3 069	-	391	777	-	-	-	3 166	17 825	156
	1 510	-	6 697	-	-	6 568	-	2 337	37	4 843	350	-	6 057	-	1 631	30 030	95
	3 479	2 344	40 981	2 484	12 560	34 260	1 944	16 086	271	2 798	5 624	3 592	5 867	10 801	16 914	160 005	94
	1 631	601	10 854	190	4 693	6 824	26	6 193	78	2 092	1 445	316	225	939	3 180	39 287	248
1995	138 575	70 173	626 000	38 312	156 243	801 274	92 303	297 419	5 013	102 498	104 807	61 222	77 080	132619 ⁴	378 934	2 949 853	112
	301	444	3 038	-	2 678	4 948	-	4 086	-	391	777	-	-	-	2 422	19 085	167
	1 513	-	6 669	-	-	6 197	-	1 366	37	5 046	351	-	6 072	-	1 631	28 882	91
	3 368	2 349	41 719	2 474	12 280	31 939	1 945	15 998	275	2 739	5 672	2 850	5 880	9 782	16 999	156 269	92
1997	1 666	796	11 190	420	6 962	8 275	70	6 401	123	2 208	1 596	687	394	1 231	3 308	45 327	286
	142 126	70 525	631 000	38 265	155 655	951 097	91 432	305 500	5 046	111 144	104 715	68 045	77 722	136233 ⁴	387 799	3 140 071	120
	294	409	2 460	-	3 691	4 830	-	4 235	-	391	777	-	-	-	2 602	19 689	172
	1 531	-	6 663	-	-	5 962	-	1 466	37	5 046	351	-	6 120	-	1 153	28 329	89
1998	3 422	2 232	38 450	2 503	12 294	31 754	1 908	16 030	274	2 805	5 672	2 856	5 865	11 168	16 991	154 224	90
	1 679	855	11 309	500	7 750	8 864	94	6 445	118	2 360	1 613	797	444	1 423	3 412	47 663	300
	143 235	70 582	633 000	38 300	155 045	964 646	95 627	306 900	5 053	111 212	104 739	69 340	77 796	136884 ⁴	390 918	3 166 393	121
	300	336	2 460	-	3 691	5 746	-	4 235	-	391	777	-	-	-	3 936	21 872	191
1999	1 540	-	6 673	-	-	6 051	-	1 466	37	5 046	351	-	6 154	-	1 153	28 471	90
	3 410	2 232	38 126	2 503	12 303	31 727	1 909	16 041	274	2 808	5 643	2 794	5 867	11 156	16 847	153 640	90
	1 682	861	11 427	500	8 269	9 303	103	6 453	115	2 360	1 613	1 252	473	1 439	3 421	49 271	311
	144 168	70 601	632 000	39 000	155 004	971 064	95 630	307 000	5 060	111 212	104 748	70 000	77 894	136593 ⁴	392 545	3 175 926	121
2000	300	336	2 370	-	3 691	5 746	-	4 235	-	391	777	-	-	-	3 953	21 799	191
	1 529	-	6 740	-	-	5 732	-	1 477	37	5 046	351	-	7 787	-	1 153	29 852	94
	3 472	2 324	37 535	2 299	14 310	32 105	1 919	16 092	274	2 802	6 209	2 813	5 836	11 498	17 064	156 552	92
	1 691	902	11 515	700	8 893	9 626	103	6 478	115	2 291	1 634	1 441	512	1 484	3 529	50 914	321
2000	144 791	70 699	632 000	39 000	154 876	974 722	95 627	307 000	5 060	111 212	104 378	70 000	77 900	137572 ⁴	410 745	3 198 010	122
	300	330	2 370	-	3 698	5 746	-	4 364	-	391	777	-	-	-	3 603	21 579	189
	1 529	-	6 754	-	-	5 576	-	1 477	37	5 046	351	-	7 842	-	1 153	29 765	94
	3 471	2 047	36 652	2 299	14 303	32 515	1 919	16 499	274	2 802	6 281	2 814	5 854	11 560	17 067	156 357	92
2000	1 702	922	11 712	707	9 049	9 766	103	6 478	115	2 289	1 633	1 482	549	1 506	3 546	51 559	325
	145 650	70 710	632 000	39 000	154 508	977 325	95 627	307 000	5 060	111 212	104 425	70 000	77 993	137600 ⁴	412 767	3 203 277	122
	300	330	2 370	-	3 780	5 746	-	4 347	-	391	777	-	-	-	3 634	21 675	189
	1 529	-	6 754	-	-	5 789	-	1 477	37	5 046	351	-	7 842	-	1 153	29 978	94

(1) Chemins de fer: Longueur utilisée. Données pour les principales compagnies ferroviaires (membres UIC).

(2) La comparabilité est limitée en raison de différences de définition.

(3) Oléoducs: uniquement oléoducs d'une longueur supérieure à 40 km.

(4) N'inclut pas les routes privées ouvertes au public (approx. 74000 km).

Sources: Eurostat, UIC, ONU-CEE, statistiques nationales.

Estimations en italique.

Tableau 2.7: Principaux* aéroports représentant au moins 80% du trafic de passagers du pays en 2001

BELGIQUE (1 aéroport principal**)	Shannon
Bruxelles / National	ITALIE (14 aéroports principaux)
DANEMARK (5 aéroports principaux)	Rome
København	Milano / Malpensa
ALLEMAGNE (17 aéroports principaux)	Milano / Linate
Frankfurt-Main	Venezia
München	Napoli
Düsseldorf	Catania
Berlin-Tegel	LUXEMBOURG (1 aéroport principal)
Hamburg	Luxembourg
Stuttgart	PAYS-BAS (2 aéroports principaux)
GRÈCE (21 aéroports principaux)	Amsterdam
Athinaï	AUTRICHE (6 aéroports principaux)
Iraklion	Wien
Thessaloniki	Salzburg
Rodos	PORTUGAL (6 aéroports principaux)
Kerkira	Lisboa
Kos	Faro
ESPAGNE (34 aéroports principaux)	Porto
Madrid / Barajas	FINLANDE (15 aéroports principaux)
Barcelona	Helsinki
Palma de Mallorca	Oulu
Malaga	Rovaniemi
Las Palmas / Gran Canaria	SUÈDE (19 aéroports principaux)
Tenerife	Stockholm / Arlanda
Alicante	Göteborg
Arrecife / Lanzarote	Malmö
Ibiza	Lulea
FRANCE (29 aéroports principaux)	ROYAUME-UNI (31 aéroports principaux)
Paris/Charles-De-Gaulle	London / Heathrow
Paris/Orly	London / Gatwick
Nice	Manchester
Lyon / Satolas	London / Stansted
Marseille	Birmingham
Toulouse	Glasgow
IRLANDE (6 aéroports principaux)	London / Luton
Dublin	Edinburgh

* Aéroports ayant un volume total de 100 000 passagers par an et plus.

** L'aéroport de Bruxelles est le seul déclarant.

Source: Eurostat.

ratios. La faible densité du réseau ferroviaire de la Grèce est essentiellement due aux caractéristiques géographiques du pays: îles nombreuses et régions très montagneuses.

L'élaboration progressive du RTE dynamise la construction de lignes à grande vitesse

Dans six États membres, un nombre croissant de lignes de chemin de fer à grande vitesse a été construit au cours de la dernière décennie. En termes de longueur, la plupart de ces lignes ont été installées en France. Avec 1 395 km, les lignes de TGV françai-

ses représentent 51 % de ce type de voies. Viennent ensuite l'Allemagne avec 633 km (23 %) et l'Espagne avec 377 km (14 %). Les chiffres du tableau 2,5 ne se rapportent qu'aux nouvelles lignes spécifiquement construites pour la grande vitesse; ils ne reprennent pas les voies qui ont pu faire l'objet d'une adaptation à la grande vitesse. Le réseau ferroviaire global de lignes à grande vitesse est ainsi considérablement plus important.

Dans le proche avenir, un nombre considérable de sections à grande vitesse viendra s'ajouter au réseau ferroviaire européen. L'apport de nouvelles lignes à grande vitesse au réseau ferroviaire global n'a cependant pas pu compenser la mise hors service d'autres parties du réseau.

La longueur du réseau autoroutier européen a plus que triplé

Des tendances complètement différentes peuvent être observées en ce qui concerne le développement des réseaux routiers. Entre 1970 et 2000, le réseau routier total a augmenté de près de 23,3 %. Cette augmentation globale doit cependant être considérée avec circonspection: en dehors des «autoroutes», le terme de «route» fait l'objet de définitions différentes. Cela dit, la plus forte croissance au cours de la période 1970-1999 a été observée au Portugal (+71 %), en Belgique (+57 %), en France (+39 %) et aux Pays-Bas (+37 %). Bien que les autoroutes ne représentent qu'une petite partie du réseau routier total, leur longueur a plus que triplé (au niveau de l'UE) au cours de la période considérée (de 15 864 km en 1970 à 51 559 km en 2000). Un développement extraordinaire s'observe en Grèce et en Espagne: le réseau d'autoroutes grec qui n'était que de 11 km en 1970 atteignait 707 km en 2000. L'Espagne enregistre une évolution similaire: son réseau est passé de 387 km à 9 049 km durant la même période, mais cette augmentation pourrait être surestimée en raison de différences de définition.

En 2000, le plus vaste réseau d'autoroutes de l'UE-15 était celui de l'Allemagne, avec 11 712 km, suivie de la France (9 766 km) et de l'Espagne (9 049 km). Les pays du Benelux ont le réseau autoroutier le plus dense avec des valeurs situées entre 44,2 km/1 000 km² et 55,8 km/1 000 km². La moyenne de l'UE-15 se situe à 15,9 km/1 000 km², valeur proche de celles du Portugal et du Royaume-Uni.

Voies navigables intérieures: le transit de la Mer du Nord à la Mer Noire est amélioré

Dans le contexte actuel, les voies navigables intérieures sont définies comme les «fleuves, rivières, lacs et canaux sur lesquels des bateaux d'un port en lourd de 50 tonnes au moins peuvent naviguer en charge normale». Les voies navigables intérieures de l'UE sont presque exclusivement utilisées pour le transport de marchandises. Peu de transports de passagers s'effectuent sur le réseau des voies navigables intérieures, sinon essentiellement à des fins de loisirs.

Entre 1970 et 2000, la longueur totale des voies navigables intérieures des neuf États membres de l'UE pouvant effectuer des opérations de transport par ce mode a diminué de 1 770 km, soit une réduction de 6 %. L'Allemagne, avec 6 754 km, est le pays qui contribue le plus (23 %) à l'actuel réseau. Une partie du réseau a été relancée par l'ouverture du canal Main-Danube au début des années 1990, facilitant le trafic vers l'Autriche et au-delà (jusqu'au port de Constanza, en Roumanie, sur la Mer Noire).

Pays-Bas: réseau très long comparé à la taille du pays

La structure du réseau de voies navigables françaises est légèrement dispersée et a diminué de 22 % au cours des trois dernières décennies. L'Italie a abandonné 860 km de voies navigables, soit 37 % de son réseau. Il convient d'observer que les liaisons de transport sur les lacs du nord de l'Italie et à Venise représentent environ 40 % et la rivière Po approximativement 25 % de l'ensemble du réseau italien.

Les Pays-Bas possèdent un système de voies navigables extraordinairement long par rapport à la taille du pays. Malgré une diminution de 10 % de la longueur utilisable depuis 1970, le transport de marchandises par les voies navigables intérieures reste important, aussi bien pour le transport national que pour le transport international (voir chapitre 5.1 – *Transport de marchandises*).

Difficultés pour mesurer les caractéristiques d'un aéroport/port maritime

L'Union européenne est une région densément peuplée du monde et comporte d'une façon générale un nombre impressionnant d'aéroports. Il n'est pas aisé de «mesurer» le réseau d'aéroports ou les caractéristiques des aéroports d'un pays donné. Ces caractéristiques pourraient, par exemple, être le nombre de pistes et de postes de stationnement (au contact ou au large), mais Eurostat ne dispose pas encore de ce type d'information. Le tableau 2.7 donne plutôt un aperçu du nombre d'aéroports principaux de chaque État membre en 2001 (c'est-à-dire des aéroports acheminant plus de 100 000 passagers par an) et s'applique également aux aéroports qui, considérés ensemble, sont responsables d'au moins 80 % du trafic total d'un pays (trafic national et international).

Dans les pays de faible étendue géographique, 80 % du trafic total est souvent assuré par un aéroport unique (comme en Belgique, au Danemark, en Irlande, aux Pays-Bas et au Luxembourg). Les pays plus vastes et ceux ayant des îles (qui peuvent éventuellement constituer aussi des destinations de vacances recherchées, comme l'Espagne et la Grèce) mentionnent souvent un certain nombre d'aéroports importants. Les informations sur le volume de fret aérien traité par les différents aéroports européens figurent au chapitre 5.1 (*Transport de marchandises*).

Tableau 2.8: Principaux* ports représentant au moins 80% du trafic de cargos du pays en 2001

BELGIQUE (4 ports principaux)	ITALIE (37 ports principaux)
Antwerpen	Trieste
Zeebrugge	Genova
DANEMARK (17 ports principaux)	Taranto
Fredericia (und Shell-Havnen)	Augusta
Aarhus	Venezia
Statoil-Havnen	Ravenna
København (Og Frihavnen)	Porto Foix
Helsingør	Gioia Tauro
Rødby (Faergehavn)	Livorno
Esbjerg	Santa Panagia
Aalborg Portland	Milazzo
Erstedvaerkets Havn	Savona - Vado
Frederikshavn	La Spezia
ALLEMAGNE (17 ports principaux)	Napoli
Hamburg	Brindisi
Wilhelmshaven	PORTUGAL (7 ports principaux)
Bremerhaven	Sines
Rostock	Leixoes
Lübeck	Lisboa
Bremen	Setubal
GRÈCE (19 ports principaux)	FINLANDE (21 ports principaux)
Piraeus	Sköldvik
Eleusis	Helsinki
Thessaloniki	Kotka
Agii Theodori	Naantali
Volos	Rautaruukki/Raahé
Megara	Rauma
Aliverio	Pori
Chalkida	Hamina
Heraklion	Turku
Milos Island	Kokkola
Larymna	Kemi
ESPAGNE (26 ports principaux)	SUÈDE (27 ports principaux)
Algeciras	Göteborg
Barcelona	Brofjorden Scanraff
Tarragona	Trelleborg
Bilbao	Helsingborg
Valencia	Luleå
Cartagena	Malmö
Huelva	Stockholm
Gijón	Oxelösund
Santa Cruz de Tenerife	Karlshamn
Las Palmas, Gran Canaria	Norrköping
La Coruña	Gävle
Palma de Mallorca	Stenungsund
Castellon de la Plana	Slite/Slite Industrihamn
FRANCE (20 ports principaux)	Storögnäs
Marseille	ROYAUME-UNI (48 ports principaux)
Le Havre	Grimsby & Immingham
Dunkerque	Tees & Hartlepool
Nantes Saint-Nazaire	London
Rouen	Forth
Calais	Southampton
IRLANDE (8 ports principaux)	Milford Haven
Dublin	Sullom Voe
Limerick	Liverpool
Cork	Felixstowe
PAYS-BAS (10 ports principaux)	Dover
Rotterdam	Kirkwall
Amsterdam	Medway
	Belfast
	Clydeport
	Bristol

* Les ports principaux sont des ports traitant au minimum un million de tonnes de fret.
Source: Eurostat.

261 ports maritimes traitent plus d'un million de tonnes de fret par an en 2001

Le même principe a été fondamentalement appliqué aux ports maritimes. Le tableau 2.8 énumère la répartition nationale de ceux de ces 261 principaux

ports maritimes de l'UE (c'est-à-dire les ports maritimes qui ont traité au moins un million de tonnes de fret en 2001) qui, ensemble, ont traité au moins 80 % du volume de fret total d'un pays en 2001.

Pays candidats

Bulgarie: une proportion de voies ferroviaires électrifiées supérieure à la moyenne de l'UE

Parmi les pays candidats, la Pologne possède, avec 21 119 km, le réseau ferroviaire le plus étendu en 2001. La Turquie, le pays candidat le plus vaste, avec une superficie deux fois plus importante que celle de la Pologne, a un réseau ferroviaire dont la longueur est inférieure de moitié à celle du réseau polonais: 8 671 km (voir tableau 2.9). Lorsque l'on exprime les données en longueur du réseau ferroviaire par 100 000 habitants, il apparaît que tous les pays sauf la Turquie se situent bien au-dessus de la moyenne de l'UE (414 km/100 000 habitants – en 2000). Le tableau est mitigé lorsque l'on rapporte la longueur du réseau à la superficie du territoire national: avec 120,8 km par 1 000 km², la République tchèque a une densité plus de deux fois supérieure à la moyenne de l'UE (48,3 km – en 2000). Des densités élevées s'observent également pour la Hongrie et la République slovaque. La moitié du réseau ferroviaire polonais est électrifié, une valeur qui correspond à la moyenne de l'UE. Avec 63 % de lignes électrifiées, seule la Bulgarie présente une valeur plus élevée. Les îles de Chypre et de Malte n'ont pas de chemins de fer. Le tableau 2.10 montre en outre qu'entre 1995 et 2001, les réseaux de la Lituanie et de la Pologne ont diminué, tandis que ceux des autres pays candidats sont restés stables.

Slovénie: un réseau autoroutier dense

Par rapport au réseau ferroviaire, et à l'exception de la Slovénie, le réseau autoroutier de tous les pays candidats est moins développé. Ni Malte (du fait de sa taille), ni la Lituanie n'ont d'autoroutes. Avec 1 851 km, la Turquie a le réseau le plus long; il correspond approximativement à celui de la Belgique (1 702 km, en 2000). En ce qui concerne la densité du réseau autoroutier (voir dernière colonne du tableau 2.9), il apparaît que tous les pays sauf la Slovénie sont bien en dessous de la moyenne UE de 15,9 km/1 000 km².

Le tableau 2.10 suggère cependant que dans la plupart des pays, la construction d'autoroutes progresse assez rapidement. Entre 1995 et 2001, le réseau polonais a augmenté de 62 % (de 246 km à 398 km) et ceux de Chypre, de l'Estonie, de la République slovaque et de la Slovénie d'environ 50 %.

Tableau 2.9: Pays candidats: longueur des réseaux de transport en 2001 - indicateurs clés

	Chemins de fer ¹				Autoroutes		
	km	% électrifié	km/100 000 hab.	km/1 000 km ²	km	km/100 000 hab.	km/1 000 km ²
Bulgarie	4 320	63	52,9	39,0	324	4,0	2,9
Chypre	-	-	-	-	257	3,1	2,3
République tchèque	9 523	32	92,7	120,8	517	5,0	6,6
Estonie	967	13	67,4	21,4	93	6,5	2,1
Hongrie	7 679	35	75,5	82,5	448	4,5	4,8
Lettonie	2 413	11	99,9	37,4	-	-	-
Lituanie	1 696	6	45,9	26,0	417	11,3	6,4
Malte	-	-	-	-	-	-	-
Pologne	21 119	50	54,6	67,5	398	1,0	1,3
Roumanie	11 015	35	49,1	46,2	113	0,5	0,5
République slovaque	3 665	42	67,8	74,7	296	5,5	6,0
Slovénie	1 201	42	60,3	59,2	427	21,5	21,1
Turquie	8 671	20	13,3	11,3	1 851	2,8	2,4

(1) Chemins de fer: Données pour les compagnies membres de l'UIC.
Sources: Eurostat / CEMT / ONU-CEE, UIC, FRI, statistiques nationales.

Le potentiel du Danube

Seuls huit des treize pays candidats possèdent un réseau de voies navigables intérieures, dont le Danube, qui prend sa source en Autriche et se jette dans la Mer Noire en parcourant la République slovaque, la Hongrie, la Bulgarie (frontière) et la Roumanie, constitue un élément important. Avec 3 812 km de rivières, de canaux et de lacs navigables, la Pologne a un réseau relativement étendu.

Souvent un seul grand aéroport

Le tableau 2.11 montre le nombre de grands aéroports (plus de 100 000 passagers par an) dans les pays candidats. La Turquie possède 14 grands aéroports, en raison également d'un trafic touristique important. Dans de nombreux autres pays, le transport aérien est souvent concentré dans un aéroport principal, qui est généralement celui de la capitale. La Pologne possède 6 grands aéroports mais la part de l'aéroport de Varsovie est très importante.

Entourée par la Mer Égée, la Mer Noire et la Méditerranée orientale, la Turquie compte 16 grands ports maritimes (plus d'un million de tonnes de fret ou plus de 200 000 passagers), Les ports maritimes de la Bulgarie et de la Roumanie sont situés sur la Mer Noire tandis que l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne ont tous leurs ports situés sur la Mer Baltique. Malte et Chypre possèdent 3 et 2 grands ports, respectivement. Enfin, la Slovénie, avec une côte de seulement 47 kilomètres (Mer Adriatique), possède 3 ports de mer dont un seul (Koper) dépasse le seuil pour être qualifié de «port important».

Tableau 2.10: Pays candidats: longueur des réseaux de transport par pays (km)

■ Chemins de fer

■ Autoroutes

■ Oléoducs

■ Voies navigables intérieures

	BG	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	RO	SK	SI	TR
1995	4 293	-	9 430	1 021	7 632	2 413	2 002	-	23 986	11 376	3 665	1 201	8 549
	314	168	414	64	335	-	394	-	246	113	198	293	1 246
	578	-	581	-	847	766	400	-	2 278	3 546	-	-	1 126
	470	-	677	320	1 373	-	369	-	3 980	1 779	172	-	-
1996	4 293	-	9 430	1 020	7 619	2 413	1 997	-	23 420	11 385	3 673	1 201	8 607
	314	194	423	66	365	-	404	-	258	113	215	310	1 405
	578	-	736	-	847	766	399	-	2 278	3 546	-	-	2 112
	470	-	677	320	1 373	-	369	-	3 812	1 779	172	-	-
1997	4 291	-	9 430	1 018	7 593	2 413	1 997	-	23 328	11 380	3 673	1 201	8 607
	314	199	485	68	381	-	410	-	264	113	219	330	1 528
	578	-	736	-	848	766	399	-	2 278	4 629	-	-	2 112
	470	-	677	320	1 373	-	369	-	3 812	1 779	172	-	-
1998	4 290	-	9 430	968	7 642	2 413	1 997	-	23 210	11 010	3 665	1 201	8 607
	319	204	499	74	448	-	417	-	268	113	292	369	1 726
	578	-	736	-	848	766	399	-	2 278	4 629	-	-	2 112
	470	-	664	320	1 373	-	369	-	3 812	1 779	172	-	-
1999	4 290	-	9 444	968	7 651	2 413	1 905	-	22 891	10 981	3 665	1 201	8 682
	324	216	499	87	448	-	417	-	317	113	295	399	1 749
	578	-	736	-	848	766	500	-	2 278	4 423	-	-	2 112
	470	-	664	320	1 373	-	369	-	3 813	1 779	172	-	-
2000	4 320	-	9 444	968	7 668	2 413	1 905	-	22 560	11 015	3 665	1 201	8 671
	324	240	499	93	448	-	417	-	398	113	296	427	1 773
	578	-	736	-	848	766	500	-	2 278	4 423	-	-	2 112
	470	-	664	320	1 373	-	380	-	3 813	1 779	172	-	-
2001	4 320	-	9 523	967	7 679	2 413	1 696	-	21 119	11 015	3 665	1 229	8 671
	328	257	499	93	448	-	417	-	398	113	296	435	1 851
	578	-	736	-	848	766	500	-	2 285	4 423	-	-	2 112
	470	-	664	320	1 373	-	436	-	3 812	1 779	172	-	-

Source: Eurostat/CEMT/ONU-CEE.

Tableau 2.11: Pays candidats: nombre d'aéroports commerciaux et de ports maritimes, 2001

	Principaux aéroports (plus de 100000 mouvements de passagers par an)	Principaux ports maritimes (traitant plus d'un million de tonnes de fret ou plus de 200 000 passagers par an)
Bulgarie	3	2
Chypre	2	2
République tchèque	3	-
Estonie	1	5
Hongrie	1	-
Lettonie	1	3
Lituanie	1	1
Malte	1	3
Pologne	6	5
Roumanie	2	2
République slovaque	2	-
Slovénie	1	1
Turquie	14	16

Source: Eurostat.

Pays de l'AELE

En raison des caractéristiques du pays (répartition très inégale de la population), l'Islande n'a ni autoroutes ni voies ferrées, ni oléoducs (voir tableau 2.12). Les caractéristiques naturelles du territoire national jouent également un rôle significatif dans le cas de la Norvège et de la Suisse. Pour la Norvège, c'est la répartition inégale de la population et la présence de nombreux fjords qui influencent la construction des réseaux de transport, tandis que pour la Suisse, un pays de transit par excellence, ce sont les Alpes.

Autoroutes norvégiennes: pas beaucoup plus qu'au Luxembourg

En 1999, la Norvège avait 144 km d'autoroutes (concentrés autour de la capitale Oslo), à peine plus que le Luxembourg (114 km). La Suisse compte 1 642 km d'autoroutes, un chiffre comparable à celui de l'Autriche voisine ou de la Belgique.

Réseau ferroviaire suisse coûteux

Le réseau ferroviaire suisse mérite une attention particulière: avec 3 155 km, sa longueur est similaire à celle du réseau belge mais, dans le cadre du transport de marchandises en transit (également transport intermodal) vers le nord de l'Italie et au-delà, il joue un rôle de première importance. Le coût de la construction et de l'entretien du réseau ferroviaire doit néanmoins être souligné.

Tableau 2.12: Pays de l'AELE: longueur des réseaux de transport (en km)

	IS	LI	NO	CH	
1998	Chemins de fer	-	18,5 ¹⁾	4 006	3 155
	Autoroutes	-	-	128	1638
	Autres routes	12 689	399	90 613	69 421
	Oléoducs	-	-	5 747	108
	Voies navigables intérieures	-	-	-	745
1999	Chemins de fer	-	18,5 ¹⁾	4 021	3 155
	Autoroutes	-	-	144	1642
	Autres routes	12 955	401	90 592	67 831
	Oléoducs	-	-	5 747	108
	Voies navigables intérieures	-	-	-	745

(1) Détenus et exploités par ÖBB (chemins de fers autrichiens).
Source: Eurostat/CEMT/ONU-CEE.

2.3 Les réseaux de transport transeuropéens (RTE)

Le traité de Maastricht établit le cadre de développement des réseaux transeuropéens (RTE) dans les domaines des télécommunications, de l'énergie et des transports. Les RTE sont un élément clé pour la création du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale. Ce développement comprend l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux.

Ce chapitre décrit les principales idées et les projets liés au développement du réseau transeuropéen de transport.

Intégration des réseaux nationaux respectueuse de l'environnement

Un réseau de transport européen global revêt une importance capitale pour l'emploi, la compétitivité et la croissance. Le réseau transeuropéen de transport doit déboucher sur une intégration progressive des réseaux nationaux. Un réseau unique de dimension européenne doit assurer la mobilité des personnes et des marchandises, offrir des infrastructures de qualité combinant tous les modes de transport et permettre l'utilisation optimale des capacités existantes.

D'une juxtaposition de plans nationaux à une vision globale commune

Les premières orientations pour le réseau transeuropéen de transport ont été établies en 1996. Ces premières orientations mentionnent les caractéristiques des différents réseaux. Périodiquement, la Commission évalue les progrès réalisés dans l'établissement du réseau et décide d'une éventuelle adaptation des orientations.

Les mesures communautaires relatives au réseau ferroviaire concernent notamment:

- l'établissement progressif du réseau sur le plan de l'infrastructure et des installations fixes. Cela comprend la création de réseaux de voies ferrées appropriées et à grande vitesse et l'entretien ou l'amélioration des lignes conventionnelles;
- la réalisation de l'interopérabilité technique du réseau européen de trains à grande vitesse;
- la prise en compte des exigences en matière de sécurité, de fiabilité, de santé publique, de protection de l'environnement, de compatibilité technique et de fonctionnement.

Pour le réseau routier, les mesures se concentrent sur:

- la construction des liaisons manquantes, notamment sur les axes transfrontaliers intra-communautaires et pour relier les zones périphériques ou enclavées;
- l'amélioration des liaisons existantes, notamment sur les axes transfrontaliers et dans les zones périphériques;
- les connexions avec certains pays non-membres;

- les connexions intermodales pour développer des axes de transport combiné;
- les contournements des principaux nœuds urbains du réseau routier transeuropéen;
- le développement et la mise en œuvre de systèmes informatisés de gestion du trafic.

Les mesures relatives au réseau de voies navigables intérieures comprennent:

- la construction des liaisons manquantes dans le réseau actuel ou la suppression des goulets d'étranglement, par le biais de systèmes efficaces de gestion du trafic;
- la notion d'approche multimodale: la complémentarité avec d'autres modes moyennant l'amélioration des infrastructures portuaires.

Les mesures relatives aux réseaux de ports maritimes comprennent:

- de nouvelles infrastructures portuaires;
- des connexions améliorées avec les réseaux terrestres;
- des installations de transbordement et des connexions multimodales dans la zone portuaire;
- l'amélioration de l'accès maritime aux ports (installations de navigation, dégagement des ports bloqués par les glaces).

Les mesures relatives au réseau des aéroports comprennent:

- des investissements pour les infrastructures aéroportuaires telles que des connexions du réseau ferroviaire à grande vitesse aux aéroports désignés comme «composantes internationales» (il s'agit des aéroports ou des systèmes aéroportuaires enregistrant un trafic annuel de plus de 5 millions de mouvements de passagers ou de plus de 150 000 tonnes de mouvements de fret);
- des investissements aux aéroports désignés comme «composantes régionales» (en général, les aéroports enregistrant un trafic annuel de 500 000 à 900 000 passagers, les aéroports dans les îles ou dans des régions enclavées).

Comme le soulignait le Livre blanc de 2001 sur les transports, les orientations RTE existantes doivent être adaptées pour prendre en compte un accroissement préoccupant de la congestion dû à la persistance de goulets d'étranglement, à l'absence d'interopérabilité et au besoin pressant de promouvoir un rééquilibrage modal. La perspective de l'élargissement à 12 nouveaux pays accentue la nécessité d'une nouvelle approche pour préserver la compétitivité de l'économie européenne et pour garantir un développement équilibré et durable des transports. Depuis lors, les Conseils européens de Göteborg, Barcelone et Bruxelles ont à plusieurs reprises invité les institu-

tions communautaires à adopter des orientations révisées pour 2003 et de nouveaux projets prioritaires.

Une première révision limitée a été proposée par la Commission en octobre 2001 et a été acceptée, dans ses grandes lignes, par le Parlement européen le 30 mai 2002. La Commission a produit une proposition révisée en septembre 2002 pour exposer ses positions sur l'amendement du Parlement européen mais cette proposition révisée doit encore faire l'objet d'un accord au sein du Conseil Transports.

Soutien particulier pour les sections transfrontalières

Compte tenu des retards qu'ont subis de nombreux projets prioritaires, en particulier dans leurs sections transfrontalières, une révision des règles financières pour le réseau transeuropéen de transport a également été proposée en octobre 2001 en vue d'élever de 10 à 20 % le soutien financier de l'UE aux projets ferroviaires affectés par des conditions géographiques difficiles sur leurs sections transfrontalières ou pour les sections frontalières avec les pays candidats. En janvier 2003, la Commission a présenté une proposition révisée à la suite de l'accord du Parlement mais cette proposition révisée doit encore être approuvée par le Conseil.

Sans attendre l'adoption finale de ces propositions, la Commission a décidé d'entreprendre une deuxième étape pour une révision plus profonde des orientations concernant le réseau transeuropéen de transports. Afin d'impliquer les États et la Banque européenne d'investissement dès le lancement de cette opération de révision des orientations en 2003, compte tenu de l'importance des incidences territoriales et financières des grands projets d'infrastructure, un Groupe de haut niveau (également appelé «Groupe Van Miert») sur le réseau transeuropéen de transports a été constitué par la Commission. Le groupe a présenté son rapport le 30 juin 2003.

Après un examen attentif du rapport du groupe, la Commission a décidé de proposer, le 1er octobre 2003, une nouvelle révision des orientations concernant le réseau transeuropéen de transports et des règles financières du RTE afin de les adapter à leur nouvelle dimension requise. Cette proposition de révision complète et met à jour ses propositions de 2001 pour l'adaptation des orientations et des règles financières du RTE. Son but est de concentrer les ressources sur des projets d'infrastructure prioritaires et de faciliter l'accord du Conseil et du Parlement sur ces nouvelles propositions, de sorte qu'elles puissent entrer en vigueur le plus tôt possible, comme l'a demandé le Conseil européen.

Ces orientations politiques concernent notamment:

- une meilleure prise en compte des questions d'environnement;
- le développement d'un réseau de services de fret ferroviaire amélioré;

- l'encouragement du transport maritime à courte distance et par voies navigables intérieures;
- l'intégration des modes de transport ferroviaire et aérien;
- des mesures concernant la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents.

Ce chapitre contient des cartes représentant les schémas des réseaux transeuropéens de transport ferroviaire, routier, par voies navigables intérieures et d'aéroports.

Les projets revêtant une importance particulière méritent un soutien particulier.

Le réseau transeuropéen de transports est constitué de nombreux projets d'intérêt commun. Certains projets revêtent cependant une importance particulière pour l'Union européenne compte tenu de leur taille, de leur rôle pour soutenir les échanges transnationaux et pour renforcer la cohésion dans l'Union ou parce qu'ils contribuent à concentrer des flux de trafic à longue distance sur des modes de transport préservant l'environnement. Un effort particulier de la Communauté pour soutenir ces projets est donc justifié et nécessaire pour assurer un développement cohérent du réseau et promouvoir une vision commune de ses principaux axes auprès des autorités nationales et régionales. Ces projets, sélectionnés selon une méthodologie stricte incluse dans les orientations, sont appelés «projets prioritaires».

À l'origine, quatorze projets d'intérêt commun ont été déclarés prioritaires par le Conseil européen d'Essen, en décembre 1994. Seuls trois des projets originaux ont été achevés (amélioration de la liaison ferroviaire conventionnelle Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (Irlande), accroissement de la capacité de l'aéroport de Malpensa (Italie du Nord) et de la liaison fixe Öresund entre le Danemark et la Suède) et supprimés de la liste et cinq autres seront achevés avant 2010. Des progrès significatifs ont été accomplis dans la majorité des 6 projets restants dans la mesure où des sections importantes seront achevées avant 2010.

Dans les révisions des orientations RTE de 2003, la Commission propose d'inclure tous les projets identifiés dans la liste 1 du rapport du Groupe de haut niveau publié le 30 juin et trois projets qui ont été débattus au sein du groupe et pour lesquels de nouveaux développements intervenus depuis juin font qu'ils répondent aux critères. Ces nouveaux projets s'ajoutent aux 6 nouveaux projets et aux 2 extensions de projets proposés par la Commission en octobre 2001 et approuvés par le Parlement européen en mai 2002.

Pour chacun de ces projets, la Commission propose une déclaration d'intérêt européen qui implique:

- Une concentration des ressources financières de l'UE. Un nouvel article du projet de décision propose que les fonds RTE, les fonds de cohésion, les fonds structurels et les fonds ISPA (instrument structurel de pré-adhésion) soient concentrés sur les projets prioritaires.

- Une incitation pour les États membres à s'en tenir au calendrier convenu en introduisant la possibilité de retirer le projet de la liste en cas de retards injustifiés.
- Des évaluations ex-post de chaque projet pour préparer les prochaines révisions et améliorer les méthodes d'évaluation des projets. Ces évaluations seraient communiquées à la Commission.
- Une évaluation coordonnée et des procédures de consultation publique, préalablement à l'acceptation du projet. Dans le cas de certaines sections transfrontalières comme les tunnels ou les ponts, les membres auront la possibilité d'effectuer une seule enquête transnationale pour évaluer et consulter le projet.

STI, SEGTF et surtout GALILEO

Le RTE bénéficiera également de la conception et de la mise en œuvre des nouvelles technologies de transport regroupées sous l'expression générique de systèmes de transport intelligents (STI). Ceux-ci incluent le développement d'un système européen de gestion du trafic ferroviaire (SEGTF) qui est en cours d'achèvement et améliorera la sécurité ferroviaire, ainsi que des STI pour les secteurs routier et aérien. De même, des avantages stratégiques résulteront de la mise au point du système européen de navigation par satellite GALILEO, qui a reçu le statut de projet prioritaire.

Multiples sources de financement

Les projets RTE profitent à l'ensemble de l'Union européenne et les États membres devraient dépasser une logique purement nationale, qui a abouti, hormis quelques exceptions, à l'exclusion du financement de toute infrastructure en dehors de leur territoire.

Les projets prioritaires et, en particulier, ceux situés dans des zones éligibles pour bénéficier d'un financement des Fonds structurels et du Fonds de cohésion ont obtenu des montants considérables de l'UE.

Le financement du RTE par l'UE ne représente, dans la plupart des cas, qu'une faible proportion du coût total, sauf pour certains projets dans les pays éligibles au Fonds de cohésion. La part la plus importante vient des pouvoirs publics des États membres et parfois du secteur privé.

Les États membres peuvent bénéficier du soutien financier du budget RTE, du Fonds de cohésion ainsi que des prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI). De 1996 à 2001, le budget RTE a fourni 2,8 milliards d'euros (voir tableau 2.13) et la contribution du Fonds de cohésion a été de 5,2 milliards d'euros sur la période 1994-1999. Les prêts de la BEI ont atteint 24 milliards d'euros entre 1997 et 2001. Au total, 32 milliards d'euros ont donc été apportés par ces sources entre 1994 et 2001.

Si l'on observe le budget RTE proprement dit (tableau 2.13), il apparaît qu'après une forte augmentation à partir de 1996, le soutien total a atteint son sommet en 2000 (590 millions d'euros), ce qui représente plus du double du montant dépensé en 1996. Entre 1996 et 2001, plus de la moitié du budget a été consacrée à des projets ferroviaires. Si l'on inclut également la gestion du trafic ferroviaire, la part du rail se monte à 58 % de l'ensemble du budget RTE. La deuxième part la plus importante (mais sensiblement inférieure), représentant 12 % du total, a été allouée aux routes. 4,9 %

Tableau 2.13: Soutien RTE total, 1996-2001, par mode (en millions d'euros)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total 1996-2001	
							en millions d'euros	part (%)
Rail	163,70	176,29	269,75	254,80	327,13	256,96	1 448,63	52,8
Route	27,77	49,82	59,50	62,96	71,40	68,00	339,45	12,4
Voies navigables intérieures	1,50	4,00	8,50	18,24	18,80	9,81	60,85	2,2
Aéroports	3,78	21,45	28,60	29,36	11,10	13,73	108,02	3,9
Ports	3,10	4,70	6,07	3,04	3,50	7,90	28,31	1,0
Transport combiné	0,31	0,00	1,80	18,40	23,50	21,00	65,01	2,4
Transport multimodal	17,20	36,20	24,00	45,27	34,00	2,80	159,47	5,8
Gestion du trafic aérien	18,97	18,60	21,10	12,39	14,70	10,97	96,73	3,5
Gestion du trafic routier	20,50	24,38	16,90	15,68	32,13	25,29	134,89	4,9
Gestion du trafic ferroviaire	10,23	9,00	22,80	22,05	35,00	25,60	124,68	4,5
Système mondial de navigation par satellites	10,80	6,60	9,65	14,10	18,00	110,00	169,15	6,2
VTMIS (Vessel TM)*	2,14	0,96	5,34	1,30	0,90	0,00	10,64	0,4
TOTAL	280,00	352,00	474,01	497,59	590,16	552,07	2 745,83	100,0

* Services d'information et de gestion du trafic de navires maritimes.
Source: DG TREN.

Tableau 2.14: Soutien RTE total, 1996-2001, par mode (en % du total)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Rail	58,5%	50,1%	56,9%	51,2%	55,4%	46,6%
Route	9,9%	14,1%	12,6%	12,7%	12,1%	12,3%
Voies navigables intérieures	0,5%	1,1%	1,8%	3,7%	3,2%	1,8%
Aéroports	1,4%	6,1%	6,0%	5,9%	1,9%	2,5%
Ports	1,1%	1,3%	1,3%	0,6%	0,6%	1,4%
Transport combiné	0,1%	0,0%	0,4%	3,7%	4,0%	3,8%
Transport multimodal	6,1%	10,3%	5,1%	9,1%	5,8%	0,5%
Gestion du trafic aérien	6,8%	5,3%	4,5%	2,5%	2,5%	2,0%
Gestion du trafic routier	7,3%	6,9%	3,6%	3,1%	5,4%	4,6%
Gestion du trafic ferroviaire	3,6%	2,6%	4,8%	4,4%	5,9%	4,6%
Système mondial de navigation par satellites	3,9%	1,9%	2,0%	2,8%	3,0%	19,9%
VTMIS (Vessel TM)*	0,8%	0,3%	1,1%	0,3%	0,2%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Services d'information et de gestion du trafic de navires maritimes.
Source: DG TREN.

supplémentaires ont été consacrés à la gestion du trafic routier. La part de la route (sans la gestion du trafic) est restée relativement stable.

Entre 1996 et 2001, le soutien aux aéroports et aux ports représentait 4 % et 1 % du budget total, respectivement. Les dépenses pour le transport multimodal ont représenté 5,8 % du total au cours de la même période; elles ont atteint un sommet en 1997 (10 %) pour tomber à seulement 0,5 % en

2001 (tableau 2.14). Le soutien au Système de navigation par satellite a augmenté substantiellement et représentait 20 % du soutien RTE total en 2001, ce qui en fait le deuxième plus grand bénéficiaire.

En ce qui concerne les pays candidats, le soutien des fonds PHARE et de l'ISPA (Instrument structurel de pré-adhésion), ainsi que les prêts de la Banque européenne d'investissement, ont contribué à la mise en œuvre de l'infrastructure de transports.

— Les nouveaux projets proposés (par rapport à la proposition de 2001) sont en italiques. —
La date d'achèvement indicative est entre parenthèses.

- Axe ferroviaire Berlin-Verone/Milan-Bologne-Naples -Messine-Palermo**
 - Halle/Leipzig – Nuremberg (2015)
 - Nuremberg -Munich (2006)
 - Munich – Kufstein (2015)
 - Kufstein-Innsbruck (2009)
 - Tunnel du Brenner (2015), section transfrontalière
 - Vérone – Naples (2007)
 - Milan – Bologne (2006)
 - Pont ferroviaire/routier au-dessus du Déroit de Messine (2015)*
- Liaison ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne -Amsterdam-Londres**
 - Tunnel sous la Manche – Londres (2007)
 - Bruxelles-Liège-Cologne (2007)
 - Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam (2007 – y compris les gares TGV de Rotterdam et Amsterdam non prévues dans le projet initial)
- Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe**
 - Lisbonne/Porto – Madrid (2011)
 - Madrid-Barcelone (2005)

- Barcelona-Figueras-Perpignan (2008)
- Perpignan-Montpellier (2015)
- Montpellier-Nîmes (2010)
- Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010)
- Irún/Hendaye-Dax, grenzübergreifender Abschnitt (2010)
- *Dax-Bordeaux* (2020)
- *Bordeaux-Tours* (2015)
- 4. TGV Est**
 - Paris-Baudrecourt (2007)
 - Metz-Luxembourg (2007)
 - Saarbrücken-Mannheim (2007)
- 5. Ligne Betuwe (2007)**
- 6. Axe ferroviaire Lyon – Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest- frontière ukrainienne**
 - Lyon-St-Jean-de-Maurienne (2015)
 - Tunnel du Mont-Cenis (2015-2017), section transfrontalière
 - Bussoleno-Turin (2011)
 - Turin-Venise (2010)
 - Venise – Trieste/Koper – Divaca (2015)
 - *Ljubljana-Budapest* (2015)
- 7. Axe autoroutier Igoumenitsa/Patra-Athènes-Sofia – Budapest**
 - Via Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - *Autoroute Sofia-Kulata-frontière grecque/bulgare (2010), avec Promahon-Kulata comme section transfrontalière*
 - *Autoroute Nadlac – Sibiu – (section vers Bucarest et Constanza) (2007)*
- 8. Axe multimodal Portugal/Espagne avec le reste de l'Europe**
 - Ligne ferroviaire La Corogne -Lisbonne-Sines (2010)
 - Ligne ferroviaire Lisbonne-Valladolid (2010)
 - Ligne ferroviaire Lisbonne-Faro (2004)
 - Autoroute Lisbonne-Valladolid (2010)
 - Autoroute La Corogne — Lisbonne (2003)
 - Autoroute Séville- Lisbonne (achevée-2001)
 - Nouvel aéroport de Lisbonne (2015)
- 9. Liaison ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (2001 – augmentation de capacité décidée en 2003, prise en compte dans le projet 26)**
- 10. Aéroport de Malpensa (achevé -2001)**
- 11. Liaison fixe Öresund (achevée-2000)**
- 12. Axe ferroviaire/routier du triangle nordique**
 - Projets routiers et ferroviaires en Suède (2010 — quelques petites sections à achever entre 2010 et 2015)
 - Autoroute Helsinki-Turku (2010)
 - Liaison ferroviaire Kerava-Lahti (2006)
 - Autoroute Helsinki – Vaalimaa (2015)
 - Liaison ferroviaire Helsinki-Vainikkala (frontière russe) (2014)
- 13. Liaison routière Royaume-Uni/Irlande/Benelux (2010)**
- 14. Corridor ferroviaire de la côte ouest (2007)**
- 15. Galileo (2008)**

16. **Ligne ferroviaire marchandises Sines-Madrid-Paris**
 - Nouvelle ligne ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité (2020)
 - Ligne ferroviaire Sines-Badajoz (2010)
17. **Axe ferroviaire Paris – Strasbourg – Stuttgart – Vienne – Bratislava**
 - Baudrecourt – Strasbourg – Stuttgart (2015) avec le pont de Kehl comme section transfrontalière
 - Stuttgart-Ulm (2012)
 - Munich – Salzbourg (2015), section transfrontalière
 - Salzbourg – Vienne (2012)
 - Vienne – Bratislava (2010), section transfrontalière
18. **Route fluviale Rhin/Meuse-Main-Danube**
 - Rhin – Meuse (2019) avec l'écluse de Lanaye comme section transfrontalière
 - Vilshofen-Straubing (2013)
 - Vienne – Bratislava (2015) section transfrontalière
 - Palkovicovo-Mohàcs (2014)
 - Goulets d'étranglement en Roumanie et en Bulgarie (2011)
19. **Interopérabilité des voies ferrées à grande vitesse de la péninsule ibérique**
 - Madrid-Andalousie (2010)
 - Nordeste (2010)
 - Madrid-Levante y Mediterráneo (2010)
 - Corredor Norte-Noroeste, y compris Vigo-Porto (2010)
 - Extremadura (2010)
20. **Axe ferroviaire du Fehmarn - Belt**
 - Liaison fixe rail/route de la ceinture de Fehmarn (2014)
 - Liaison ferroviaire pour l'accès au Danemark à partir par l'Öresund (2015)
 - Liaison ferroviaire pour l'accès en Allemagne par Hannovre (2015)
 - Ligne ferroviaire Hannovre-Hambourg / Brême (2015)
21. **Autoroutes de la mer**
Projets concernant l'une des autoroutes de la mer suivantes:
 - *Autoroute de la Mer Baltique (reliant les États membres de la Mer Baltique avec les États membres d'Europe centrale et occidentale) (2010)*
 - *Autoroute de la mer d'Europe occidentale (allant de la péninsule ibérique via l'arc atlantique à la Mer du Nord et à la Mer d'Irlande) (2010)*
 - *Autoroute de la mer du sud-est de l'Europe (reliant la Mer Adriatique à la Mer Ionienne et à la Méditerranée orientale pour inclure Chypre)*
 - *Autoroute de la mer du sud-ouest de l'Europe (Méditerranée occidentale), reliant l'Espagne, la France, l'Italie et incluant Malte et faisant jonction avec l'autoroute de la mer du sud-est de l'Europe (y compris vers la Mer Noire) (2010)*
22. **Axe ferroviaire Athènes – Sofia – Budapest – Vienne – Prague – Nuremberg/Dresde**
 - Ligne ferroviaire frontière grecque/bulgare-Kulata-Sofia – Vidin/Calafat (2015)
 - Ligne ferroviaire Curtici – Brasov (vers Bucarest et Constanza) (2010)
 - Ligne ferroviaire Budapest – Vienne (2010), section transfrontalière
 - Ligne ferroviaire Brno – Prague – Nuremberg (2010), avec Nuremberg-Prague comme section transfrontalière.
23. **Axe ferroviaire Gdansk – Varsovie – Brno/Bratislava-Vienne**
 - Ligne ferroviaire Gdansk – Varsovie – Katowice (2015)
 - Ligne ferroviaire Katowice – Brno-Breclav (2010)
 - Ligne Katowice-Zilina-Nove Misto n.v. (2010)

- 24. Axe ferroviaire Lyon/Genève – Bâle – Duisburg – Rotterdam/Anvers**
- Lyon – Mulhouse – Mülheim, avec Mulhouse-Mülheim comme section transfrontalière (2018)
 - Genève – Milan/Novare-frontière suisse (2013)
 - Bâle – Karlsruhe (2015)
 - Francfort — Mannheim (2012)
 - Duisburg – Emmerich (2009) (le projet 5 – Ligne de la Betuwe — relie Rotterdam à Emmerich)
 - «Rhin du fer» Rheidt – Anvers (2010)
- 25. Autoroute Gdansk – Brno/Bratislava-Vienne**
- Autoroute Gdansk – Katowice (2010)
 - Autoroute Katowice – Brno/Zilina (2010), section transfrontalière
 - Autoroute Brno – Vienne (2009), section transfrontalière
- 26. Axe ferroviaire/routier Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale**
- Corridor routier/ferroviaire reliant Dublin avec le nord (Belfast-Larne) et avec le sud (Cork) (2010)
 - Corridor routier/ferroviaire Hull-Liverpool (2015)
 - Ligne ferroviaire Felixstowe – Nuneaton (2011)
 - Ligne ferroviaire Crewe – Holyhead (2008)
 - Corridor ferroviaire de la côte ouest (2007)
- 27. «Rail Baltica»: Axe ferroviaire Varsovie – Kaunas – Riga – Tallinn**
- Varsovie — Kaunas (2010)
 - Kaunas — Riga (2014)
 - Riga — Tallinn (2016)
- 28. «Eurocaprail»**
- Axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (2012)
- 29. Corridor intermodal Ionienne/Adriatique**
- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

Un nouveau mécanisme pour soutenir les «autoroutes de la mer»

Un nouveau projet prioritaire concerne le développement d'autoroutes de la mer pour assurer que les liaisons maritimes transnationales entre des pays isolés pour des raisons géographiques ou affectés par la congestion des routes soient traitées avec la même importance que les liaisons terrestres. L'objectif est de concentrer le transport de fret pour certaines liaisons essentielles sur un nombre limité de ports afin d'augmenter la viabilité de ces liaisons. Les États membres seront encouragés à établir conjointement des liaisons maritimes transnationales de manière à éviter de fausser la concurrence. Une carte de ce projet est visible sur la page suivante.



PROJET N°21

DG TREN

Réseaux de transport transeuropéens
Projets prioritaires

AUTOROUTES DE LA MER

© EuroGeographics 2001 pour les limites administratives
Cartographie : DG TREN 10/2003



1:23.000.000

0 250 500 1.000 Kilomètres

- | | | | |
|----------------------|------------------------------|---|-------------------------------------|
| Autoroutes de la mer | Voies navigables intérieures | Frontières | Modèle numérique d'élévation |
| Capitales | | - - - - - Autres | Haut : 5587 |
| | | — Côtes | Bas : 210 |
| | | — UE et pays d'Europe centrale et orientale | |

