



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2003/8
9 décembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(Soixante-cinquième session, 18-20 février 2003,
point 11 a) de l'ordre du jour)

**RÉSUMÉ DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE
SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS**

Note du secrétariat

Des réponses ont été reçues de l'Allemagne, du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, de la Géorgie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la République tchèque, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovaquie, de la Turquie et de l'Ukraine. Le résumé suit l'ordre des questions.

* * *

Politique générale des transports

I. Faits nouveaux concernant les objectifs de votre gouvernement intéressant l'ensemble des transports intérieurs et tel ou tel secteur particulier ainsi que les objectifs externes, dans la mesure où ils sont liés au transport. Faits nouveaux en matière d'organisation concernant les mesures prises pour atteindre les objectifs de la politique des transports.

1. Les États baltes donnent la priorité à l'intégration au marché européen des services de transport, en particulier par le biais du développement des couloirs transeuropéens qui traversent la région.

2. Les pays membres de la CEI sont attachés à l'idée d'ouvrir leur territoire par le développement des transports. La Fédération de Russie et l'Ukraine sont résolues à développer les couloirs de transport internationaux, y compris les liaisons Europe-Asie. Le Bélarus s'emploie activement à faciliter le passage des frontières pour le trafic de marchandises. Ce pays a prévu de développer tout particulièrement les secteurs des transports maritimes et par voie navigable intérieure, tandis que la Fédération de Russie centrera ses efforts sur la navigation et l'aviation civile.

3. En Europe centrale, le réseau ferroviaire existant, qui est étendu, doit être partout modernisé. Ces pays envisagent de s'atteler à cette tâche dans le but de relier leurs réseaux avec celui de l'Europe et d'harmoniser l'ensemble, ce qui les amènera à insister tout particulièrement sur la modernisation des points de franchissement des frontières. Les travaux envisagés à cet égard sont importants, étant donné que nombre de couloirs transeuropéens passent dans la région. L'accent est mis sur l'extension des services de transport des marchandises par chemin de fer, la restructuration de l'industrie du rail en vue de l'élimination du monopole d'État et l'encouragement du financement privé des investissements. Le réseau routier doit être amélioré et renforcé afin de pouvoir supporter des charges par essieu plus élevées et en particulier pour satisfaire à la norme européenne de 115 kg par essieu. Les problèmes rencontrés tiennent à la baisse de la demande de transports publics enregistrée depuis 1990 et à la progression concomitante de l'utilisation de voitures particulières. À cet égard, la situation est particulièrement critique dans les grandes villes et surtout à Prague. L'une des nombreuses mesures prises par l'ensemble des pays de la région consiste à construire des périphériques et des rocades afin d'éviter que le trafic de transit doive passer par les villes, ce qui a l'avantage de réduire la congestion de la circulation et de diminuer la pollution atmosphérique. Ces pays s'attachent aussi à encourager le transport combiné. La Hongrie a prévu de développer tout particulièrement le réseau de voies navigables intérieures de sorte que les ports soient transformés en jonction des transports.

4. Les priorités des États membres de l'Union européenne qui ont répondu au questionnaire semblent être très différentes de celles d'autres pays membres de la CEE-ONU. Les États de l'UE accordent plus d'importance à l'interconnexion des infrastructures et des modes de transport ainsi qu'à la redistribution du trafic, surtout pour réduire les volumes du trafic routier. En outre, ils accordent la priorité à une utilisation rationnelle de l'infrastructure existante. Les Pays-Bas, en particulier, insistent beaucoup sur les synergies de la politique des transports et des questions urbaines, notamment l'aménagement. Il en va un peu autrement au Portugal où, en raison de la situation géographique du pays, qui se trouve à la périphérie de l'Europe, le développement des liaisons d'infrastructure avec le reste de l'Europe est l'une des premières

priorités. Ces pays accordent une grande importance aux questions relatives aux transports urbains car ils entendent offrir des solutions de rechange à l'utilisation de voitures particulières: les plans de développement des réseaux des transports publics en milieu urbain dominant dans leurs stratégies d'ensemble.

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

5. En ce qui concerne la structure et l'organisation, la plupart des pays ayant répondu au questionnaire suivent plus ou moins le principe proclamé par les Pays-Bas: «décentraliser là où c'est possible, centraliser là où c'est impératif». Dans la pratique, cela signifie que les gouvernements gardent le pouvoir de décision pour la planification stratégique, c'est-à-dire pour la définition des objectifs communs de leur action, en vue de la création d'un réseau de transport intégré, ainsi que pour le contrôle des solutions de financement et la coordination des organes agissant à un niveau plus décentralisé.

6. En Europe centrale, la réorganisation est motivée en partie par la nécessité où se trouvent les pays considérés de se conformer à la législation de l'Union européenne. Ces pays ont entrepris en particulier de conférer des pouvoirs aux organes restructurés à l'échelon des régions, puisque c'est à cet échelon que le financement régional de l'UE sera fixé et distribué au moment de l'adhésion à l'Union européenne. La privatisation et la promotion de la concurrence dominent aussi. Les chemins de fer et l'aviation ont été largement réorganisés en vue de séparer le contrôle de l'infrastructure et celui des opérations.

7. La Fédération de Russie, toutefois, a l'intention d'intégrer la gestion du système des transports afin de préparer le terrain à la création d'un système de transport intégré avec une répartition modale optimale.

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

Environnement

8. La Lettonie a adopté une loi relative à l'évaluation de l'impact sur l'environnement. Cette loi, comme d'autres, a principalement pour but d'appliquer les directives CE en vigueur et les conventions internationales relatives à la protection de l'environnement. La nécessité de se conformer à de telles directives a été signalée par nombre de gouvernements dans leurs réponses; l'adoption de lois nationales ou la signature d'accords internationaux associant les entreprises privées et publiques à la réalisation de certains objectifs sont chose courante dans les pays membres de la CEE-ONU. Parmi les mesures concrètes, il y a lieu de signaler des politiques fiscales qui encouragent l'utilisation de techniques de transport économes en énergie et qui intègrent les effets externes inhérents à l'utilisation d'équipements polluants, ce qui a pour effet de mettre davantage sur un même pied les coûts privés et les coûts sociaux de l'utilisation des équipements de transport.

9. Dans les pays de la CEI, les mesures de réduction des atteintes à l'environnement visent à contrôler les émissions nocives des équipements de transport par des lois fixant les valeurs maximales admissibles des émissions et établissant le contrôle obligatoire des véhicules, et, dans le cas du Bélarus, par l'adhésion aux conventions adoptées à la Conférence régionale pour les transports et l'environnement. Les pays ayant répondu au questionnaire ont fait valoir que le remplacement du matériel roulant obsolète et d'autres équipements de transport par un matériel plus moderne et plus efficace aurait un impact favorable sur l'environnement.

10. Parmi les dispositions concrètes, il y a lieu de signaler les mesures visant à décourager les transports inutiles et à inciter à une utilisation plus efficace des moyens de transport particuliers par la promotion du covoiturage, en particulier aux Pays-Bas.

Sécurité

11. Les pays d'Europe centrale ayant répondu au questionnaire insistent beaucoup sur l'amélioration de la sécurité routière, y compris par la réforme du système des permis de conduire (introduction de permis pour débutants, de permis à points, etc.). L'un des moyens clefs de réaliser cet objectif qu'ont signalés les pays considérés était une meilleure éducation à la sécurité routière dès l'école primaire. En outre, l'emploi de ceintures de sécurité et de sièges spéciaux pour les jeunes enfants est devenu obligatoire dans nombre de pays.

12. L'amélioration de la sécurité routière est aussi l'une des toutes premières priorités des États membres de la CEI. Dans la Fédération de Russie, où 200 000 personnes trouvent chaque année la mort dans des accidents de la route, ce qui représente un coût énorme pour l'économie, des dispositions sont adoptées en vue d'améliorer l'éducation à la sécurité routière ainsi que le système de détection des accidents et d'aide aux victimes par l'emploi de radios à ondes moyennes.

13. Les plans dont font état les Pays-Bas sont très spécifiques et visent à juguler des problèmes précis (par exemple, l'angle mort pour les camions et les fourgonnettes et l'utilisation de téléphones portables au volant, aujourd'hui interdite), qui ont moins d'impact sur le nombre de victimes d'accidents et qui tiennent sans doute compte des progrès déjà enregistrés par ce pays dans l'amélioration de la sécurité routière.

14. Plusieurs pays ayant répondu au questionnaire ont indiqué que la modernisation envisagée de l'infrastructure ferroviaire aurait, parmi d'autres avantages, des incidences favorables sur la sécurité du système. Le Royaume-Uni met tout particulièrement l'accent sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire, ce qui traduit sans doute l'importance qu'a cette dernière sur le plan politique après les événements intervenus récemment dans le secteur des chemins de fer de ce pays.

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

15. Dans les villes et surtout les capitales d'Europe centrale, l'utilisation accrue de voitures particulières pose de nombreux problèmes. Les solutions proposées dans les réponses sont centrées sur la mise en place ou le développement de systèmes de transport intégrés dans les villes et en banlieue (y compris l'introduction de voies réservées aux autobus et aux tramways ainsi que la mise en place de formules de parcs relais), la construction de rocades à l'intérieur et à l'extérieur des villes pour éliminer le trafic de transit dans le centre-ville, ainsi que des mesures telles que l'aménagement de zones piétonnes et l'adoption de tarifs pour les parcs de stationnement qui découragent l'utilisation de voitures particulières dans le centre-ville.

16. Les formules adoptées aux Pays-Bas sont très complexes et ciblées, telle l'introduction d'une redevance fondée sur le kilométrage parcouru pour les voitures particulières. Cette formule-là est chose courante dans les pays limitrophes pour le transport de marchandises. Elle a pour but tant d'internaliser les coûts externes de l'utilisation des voitures et de mieux répartir la charge fiscale – en d'autres termes, elle n'a pas pour effet d'augmenter les recettes fiscales d'ensemble provenant des usagers de la route. Le recours à des formules de covoiturage signifie que ceux qui utilisent moins leur véhicule paieront des taxes moins élevées.

V. Mesures visant à encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports

17. Les pays d'Europe centrale suivent une démarche double, à la fois fiscale et technique. Des systèmes de taxation différenciés, qui favorisent les modes de transport à plus haut rendement énergétique, ont été introduits en Pologne et en Hongrie. Dans la République tchèque, l'efficacité énergétique des nouveaux équipements de transport est prise en compte dans la conception de nouveaux projets, tandis qu'en Hongrie l'utilisation de moyens de traction économes en énergie est encouragée.

18. Aux Pays-Bas, les conducteurs sont encouragés à adopter une conduite plus économe en carburant et, pour ce qui est de l'équipement des véhicules, des économètres sont à l'étude qui devraient aider à réduire les émissions par combustion du carburant.

Aspects économiques, techniques et opérationnels

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

19. En règle générale, les progrès techniques signalés ont pris la forme d'une amélioration et d'une modernisation des infrastructures existantes. Il y a lieu de noter, entre autres, les mesures particulières suivantes.

20. Dans les pays baltes, ce sont les dépôts de locomotives et les gares de triage, les systèmes de signalisation dans les grandes gares et les échangeurs d'écartement des rails aux frontières qui seront automatisés. Les nouveaux moyens techniques qui seront installés dans les gares de triage de Lettonie serviront à la collecte et à la présentation de données détaillées sur l'état du matériel roulant. De nouveaux systèmes de surveillance des conditions météorologiques sont à l'étude en Lituanie, qui devraient améliorer l'écoulement du trafic sur les routes. En Ukraine, on privilégie la mise au point de télécommunications utilisant des systèmes numériques et à fibre optique, pour accroître les cadences de circulation.

21. En Hongrie, les systèmes de gestion de la circulation comportent également des instruments de surveillance des conditions météorologiques ainsi que d'autres outils qui permettent d'observer et de gérer l'état des grands axes. Tous les pays d'Europe centrale ayant répondu au questionnaire font état de systèmes de signalisation améliorés, tels que l'ETCS (European Train Control System) en Hongrie, la Slovaquie indiquant en outre qu'elle comptait centraliser la gestion des trains dans le but d'améliorer la sécurité tout en augmentant les vitesses maximales.

22. Tant l'Allemagne que les Pays-Bas étudient et mettent au point des plans en vue d'accroître le recours à la télématique dans les transports, les Pays-Bas envisageant notamment un système de guidage automatique des véhicules. Parmi les innovations technologiques figurent également des systèmes de pointe pour les péages et le paiement des transports en commun (recouvrement automatique des redevances, par exemple).

VII. Mesures visant à accroître la rentabilité et la productivité des opérations de transport

23. Les pays baltes ont dressé des plans en vue d'améliorer l'efficacité des transports de marchandises par chemin de fer. La Lituanie prévoit de construire un nouveau centre logistique. En Lettonie, l'acquisition de conteneurs isothermes et les améliorations apportées au système de fermeture hermétique des wagons ont permis de réduire radicalement les pertes dues à l'absence de moyens de conservation des marchandises transportées.

24. Les pays d'Europe centrale comptent que la restructuration et le recours accru à la formule consistant à prendre les décisions en fonction du marché se traduiront par des méthodes de travail plus efficaces et une meilleure utilisation du matériel, ce qui devrait augmenter la rentabilité.

25. Les Pays-Bas s'attachent à améliorer les capacités de leurs réseaux saturés, grâce à l'utilisation, pour tous les modes de transport, de systèmes perfectionnés de sécurité et de gestion du trafic.

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

26. Dans les pays baltes, le transport combiné des marchandises est axé aujourd'hui sur les liaisons avec les principaux ports maritimes et le restera dans un avenir prévisible.

27. Tant le Bélarus que l'Ukraine développent les capacités des services de transport combiné, encore qu'au Bélarus il reste à régler d'importantes questions sur le plan de l'organisation et de la tarification avant que de tels services puissent devenir rentables. Toutefois, les services de conteneur sont en progression au Bélarus. En Fédération de Russie, la phase pilote d'un projet de système régional intégré de réservation et de vente de billets pour tous les modes de transport non urbain s'est achevée. Le système devrait s'étendre à l'ensemble de la Fédération de Russie et à d'autres États de la CEI.

28. Les pays d'Europe centrale enregistrent une progression du transport combiné, avant tout sur les parcours longs, en particulier internationaux, et principalement dans le roulage et le transport par autoroute ferroviaire. Des accords de coopération internationale ont été signés par presque tous les pays de la région. Des centres logistiques ont vu le jour et se multiplient, mais nombre d'entre eux n'assurent pas de connexions ferroviaires.

29. La Pologne s'attache à promouvoir le transport combiné par diverses mesures réglementaires telles que les exonérations fiscales et la dérogation à l'interdiction de circuler en fin de semaine, pour les véhicules routiers participant au transport combiné.

30. En ce qui concerne l'intégration des aéroports dans les réseaux de transport, aucun des pays répondant au questionnaire n'a fait état de l'existence de liaisons ferroviaires avec les principaux aéroports, encore que la République tchèque et la Hongrie aient reconnu la nécessité de mettre en place de telles liaisons. Nombre de gouvernements souhaitent améliorer les liaisons par la route avec les aéroports.

IX. Plans de transports urbains et suburbains et problèmes posés par leurs relations réciproques

31. En Lettonie, les transports urbains et suburbains relèvent des autorités municipales, aussi le Ministère des transports n'a-t-il pas compétence pour exercer un contrôle stratégique d'ensemble.

32. La République tchèque et la Hongrie font état de progrès dans l'élaboration de formules de parcs relais. En outre, le Gouvernement tchèque a pris une part active à la mise au point d'un système de transport intégré dans nombre de villes, qui consiste à coordonner les modes de transport, notamment sur le plan des tarifs et des horaires. Les transports en commun, et en particulier les tramways, bénéficient depuis peu d'un régime préférentiel actif, qui devrait permettre une plus grande perméabilité. Sur le plan de la législation, des obligations de service public ont été édictées en ce qui concerne les transports par route et par chemin de fer. La Hongrie a évoqué la nécessité d'une restructuration qui réunirait dans un cadre unique les transports urbains et suburbains à Budapest, en vue de l'harmonisation des deux réseaux.

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

33. En Europe centrale, les principaux goulets d'étranglement se trouvent dans les grandes agglomérations que traversent les grands axes faute de rocadés et de périphériques suffisants. Parmi les contraintes importantes de capacité, ces pays ont aussi mentionné la faible proportion d'autoroutes dans le réseau routier (voir les tableaux correspondants). Les points de

franchissement des frontières constituent aussi des goulets d'étranglement non négligeables, en raison de leur encombrement.

XI. Activités en matière de recherche économique qui pourraient revêtir de l'importance pour d'autres pays membres

34. En République tchèque, des organismes de recherche dans le domaine des transports ont entrepris des travaux en relation avec le cinquième programme-cadre de la Commission européenne, le programme COST et le programme Leonardo. Il existe en Allemagne, en Hongrie et en Pologne des organismes similaires qui collaborent à des projets en relation avec le sixième programme-cadre. Aux Pays-Bas, nombre d'études ont été entreprises sur les rapports entre les transports et le développement, qui indiquent l'existence d'un lien d'interdépendance complexe.

Infrastructure

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

35. Plusieurs pays ayant répondu au questionnaire ont cité parmi leurs premières priorités la construction d'autoroutes et de grands axes. Dans les pays baltes, il s'agit surtout, à cet égard, de la Via Baltica et des routes d'accès à cette dernière. La Bulgarie accorde en outre une grande place aux couloirs traversant son territoire.

36. Plusieurs pays ont aussi pour priorité la modernisation et le développement des principaux couloirs ferroviaires européens. Dans les pays baltes et en particulier en Lettonie, ces travaux sont axés principalement sur le transport de marchandises. Pour d'autres pays candidats à l'adhésion, il s'agit de rendre ces couloirs conformes à la norme de l'UIC pour les trains d'un gabarit de chargement de 22,5 tonnes par essieu.

37. En Fédération de Russie, les couloirs clefs à développer sont le Transsibérien et le Nord-Sud, ainsi que le couloir des «Portes du Sud» en Ossétie du Nord et un couloir reliant les provinces du nord-est de la Chine, les ports russes du Primore et les pays de la région de l'Asie et du Pacifique. S'y ajoutent la reconstruction et la rénovation de l'infrastructure en place pour tous les modes de transport et la construction de nouvelles installations de transbordement dans les ports.

38. Les pays d'Europe centrale ont indiqué qu'il leur fallait moderniser des parcs obsolètes afin de rendre les transports en commun plus attrayants et rendre ceux-ci plus compétitifs, face au transport en voiture particulière. Les États de la CEI en ont également signalé la nécessité. Les investissements prévus porteront aussi sur la modernisation et l'extension des aéroports, des ports, ainsi que des installations et des infrastructures y associées (routes d'accès, etc.).

XIII. Progrès de la méthodologie concernant les critères applicables pour établir l'ordre de priorité et la programmation des investissements d'infrastructure

39. Les pays candidats à l'adhésion accordent un rang de priorité élevé à des projets visant à rendre l'infrastructure conforme aux normes techniques européennes, ainsi qu'à étendre le réseau

de transport transeuropéen et à améliorer les liaisons avec ce réseau à la lumière du rapport sur le Projet d'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA). Les projets sont évalués eu égard à ce cadre stratégique, dans lequel les lignes directrices des politiques nationales en matière de transport, notamment la volonté de rendre les transports en commun plus attrayants, occupent également une place importante.

40. Les pays candidats à l'adhésion suivent à cet égard des méthodes courantes: en République tchèque, par exemple, ces méthodes sont fondées sur des indicateurs socioéconomiques et la matrice demande/offre. L'analyse coût-avantages est effectuée par combinaison d'une analyse financière et de l'évaluation des avantages (économiques) pour la société en valeur actuelle nette et au taux de rentabilité interne.

41. Seuls les Pays-Bas font état d'un cadre standard pour la réalisation des analyses coût-avantages, qui est axé sur plus de transparence et l'établissement de méthodes de quantification de l'impact sur les conditions de vie des utilisateurs et sa répartition.

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

42. Dans les pays baltes et en Europe centrale, les principales sources de financement sont les crédits octroyés dans le cadre du programme PHARE, de l'Union européenne, ou de l'instrument structurel de préadhésion (l'ISPA, qui sera remplacé par des fonds de cohésion et le FEDER au moment de l'adhésion), avec un cofinancement imputé sur le budget de l'État, que nombre de pays ont entrepris de réorganiser afin de créer des fonds spécifiques pour l'infrastructure de transport – en tirant parti des recettes provenant des redevances de la route, des droits sur les carburants et des péages, auxquelles s'ajoutent des fonds supplémentaires imputés sur le budget de l'État. Les crédits octroyés par les institutions financières internationales (BEI, BIRD, BERD, etc.) constituent également un instrument de financement important et répandu dans toute la région.

43. Plusieurs pays d'Europe centrale mettent sur pied des plans pour attirer également des investissements privés, soit sur une base de PPA ou par des concessions (pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et le transfert), afin de partager les risques entre les secteurs privé et public. C'est aussi le cas de la Fédération de Russie, où le gouvernement cherche, à titre de priorité nationale, à réduire l'importance de la part de l'État dans le financement et l'appui des secteurs clefs et le contrôle de la réalisation des objectifs en matière de sécurité.

Tableau 1. Emploi dans le secteur des transports (En milliers de travailleurs)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	16,6	15,3	-7,8
Lituanie	84,6	81,1	-4,1
Russie	3 494,7	3 534,5	+1,1
République tchèque	235,1	229,7	-2,2
Hongrie	153,3	156,5	+2,1
Pologne	395,5	365,6	-7,6
Roumanie	310	244	-21,3
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	187,9	173,7	-7,6
Turquie	84,6	81,1	-4,1
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	433	435	+0,5
Portugal	140	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

Tableau 2. Emploi dans le secteur des transports par route
(En milliers de travailleurs)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	-	-	-
Lituanie	44,8	44,8	0,0
Russie	1 236,0	1 208,6	-2,2
République tchèque	144,1	141,8	+0,5
Hongrie	69,1	71,9	+4,1
Pologne	200,6	195,4	-2,6
Roumanie	-	-	-
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	111,0	102,2	-7,9
Turquie	-	-	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

Tableau 3. Emploi dans le secteur des chemins de fer
(En milliers de travailleurs)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	-	-	-
Lituanie	16,7	15,6	-6,6
Russie	1 186,2	1 229,0	+3,6
République tchèque	90,5	87,2	-3,6
Hongrie	58,6	57,5	-1,9
Pologne	194,3	169,5	-12,8
Roumanie	-	-	-
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	12,7	12,6	-0,8
Turquie	-	-	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

Tableau 4. Emploi dans le secteur des voies navigables intérieures
(En milliers de travailleurs)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	-	-	-
Lituanie	0,17	0,16	-5,88
Russie	94,6	94,0	-0,6
République tchèque	0,60	0,71	+18,3
Hongrie	2,28	2,02	-11,4
Pologne	0,67	0,77	+14,9
Roumanie	-	-	-
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	1,06	0,92	-13,2
Turquie	-	-	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

Tableau 5. Volume total des transports de voyageurs
(En millions de voyageurs-kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	3 352	3 063	+1,6
Lituanie	3 412	2 767	+22,3
Russie*	537 303	535 437	-0,3
République tchèque	34 897,6	37 681,7	+8,5
Hongrie	75 373,7	76 312,9	+2,2
Pologne	-	-	
Roumanie	22 525	21 289	-35,6
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	18 425	17 328	-0,2
Turquie	-	-	-
Allemagne	9 110 000	8 930 000	-3,4
Pays-Bas	186,6	186,6	0,0
Portugal	10 805	9 873	+1,12
Royaume-Uni	722 000	721 000	+0,8

Tableau 6. Volume total des transports de voyageurs par chemin de fer
(En millions de voyageurs-kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	984	715	-27,3
Lituanie	745	611	-18,0
Russie*	167 054	158 400	-5,2
République tchèque	6 956,8	7 299,4	-4,9
Hongrie	9 514,1	9 693,3	+1,9
Pologne	324 719	291 949	-10,1
Roumanie	12 304	11 362	-7,7
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	3 767	3 416	-9,3
Turquie	-	-	-
Allemagne	71 400	76 000	+6,4
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	4 141	3 727	-1,0
Royaume-Uni	46 000	47 000	+2,2

* Données pour 2000 et 2001, et non pour 1999 et 2000.

Tableau 7. Volume total des transports de voyageurs par route (transports publics)
(En millions de voyageurs-kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	2 368	2 348	-0,1
Lituanie	2 665	2 154	-19,2
Russie *	217 625	217 099	-0,2
République tchèque	8 649	9 552	+10,4
Hongrie	2 981	3 041	+2,0
Pologne	1 001	955	-4,6
Roumanie	8 323	7 700	-7,5
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	14 623	13 879	-5,1
Turquie	-	-	-
Allemagne	78 000	79 000	+1,3
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	6 394	6 146	-3,9
Royaume-Uni	45 000	45 000	0,0

Tableau 8. Volume total des transports de marchandises par chemin de fer
(En millions de tonnes-kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	12 210	13 310	+0,1
Lituanie	7 849	8 918	+13,6
Russie *	1 374 576	1 466 980	+6,7
République tchèque	16 713	17 496	+4,7
Hongrie	7 728	8 093	+4,7
Pologne	-	-	-
Roumanie	15 927	17 982	+12,9
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	4 484	4 505	+0,5
Turquie	-	-	-
Allemagne	71 400	76 000	+6,4
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	3 016	3 488	+15,6
Royaume-Uni	17 300	18 200	+5,2

* Données pour 2000 et 2001, et non pour 1999 et 2000.

Tableau 9. Volume total des transports de marchandises par route
(En millions de tonnes-kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	4 161	4 789	+15,1
Lituanie	7 740	7 769	+0,4
Russie *	138 635	137 847	-0,6
République tchèque	26 039	31 363	+20,4
Hongrie	20 069	20 603	+2,7
Pologne	-	-	-
Roumanie	13 456	14 288	+6,2
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	1 266	1 181	-6,7
Turquie	-	-	-
Allemagne	341 700	346 300	+1,3
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	54 997	51 598	-6,2
Royaume-Uni	149 200	150 500	+0,9

Tableau 10. Volume total des transports de marchandises par voies navigables intérieures
(En millions de tonnes-kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	-	-	-
Lituanie	3	0,7	-76,7
Russie *	70 987	81 708	+15,1
République tchèque	913	773	-22,0
Hongrie	1 026	963	-6,1
Pologne	-	-	-
Roumanie	2 802	2 633	-6,0
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	1	3	+300
Turquie	-	-	-
Allemagne	62 000	66 500	+7,3
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

* Données pour 2000 et 2001, et non pour 1999 et 2000.

Tableau 11. Volume total des transports par conduites
(En millions de tonnes-kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	-	-	-
Lituanie	2 627	3 457	+31,6
Russie	1 916 492	1 961 479	+2,3
République tchèque	1 795	1 612	-10,2
Hongrie	4 457	4 023	-9,7
Pologne	-	-	-
Roumanie	1 636	1 392	-14,9
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	-	-	-
Turquie	-	-	-
Allemagne	15 000	15 000	0,0
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	12 000	11 000	-8,5

Tableau 12. Longueur du réseau ferroviaire (En kilomètres)

	Année		Évolution (en % 2000/1999)
	1999	2000	
Lettonie	2 413	2 331	-3,4
Lituanie	1 905	1 905	0,0
Russie	147,5	139,4	-0,5
République tchèque	9 444	9 444	0,0
Hongrie	7 873	7 897	+0,3
Pologne	43 430	41 960	+3,5
Roumanie	10 981	11 015	+0,3
Slovaquie	-	3 662 [‡]	-
Bulgarie	4 290	4 320	+0,7
Turquie	-	10 940 [‡]	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	2 805 [†]	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

Tableau 13. Longueur du réseau routier (En milliers de kilomètres)

	Année		Évolution (en % 2000/1999)
	1999	2000	
Lettonie	20,3	20,3	0,0
Lituanie	73,7	75,2	+2,0
Russie	906,0	900,4	-0,0
République tchèque	55,4	55,4	0,0
Hongrie	30,2	30,3	+0,3
Pologne	371,7	373,0	+0,3
Roumanie	73,4	78,5	+6,9
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	37,3	37,3	0,0
Turquie [§]	509,8	-	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas [†]	115,6	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

[†] Données pour 1997.

[§] Données pour 1998.

[‡] Données pour 2001.

Tableau 14. Longueur du réseau d'autoroutes (En kilomètres)

	Année		Évolution (en % 2000/1999)
	1999	2000	
Lettonie	-	-	-
Lituanie	417	417	0,0
Russie	579	584,4	+0,9
République tchèque	-	-	-
Hongrie	448	448	0,0
Pologne	317	358	+12,9
Roumanie	113	113	0,0
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	324	324	0,0
Turquie [§]	1 528	-	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	2 208	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

Tableau 15. Longueur du réseau de voies navigables intérieures
(En kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	-	-	-
Lituanie	788	833	+5,7
Russie	85	85	0,0
République tchèque	303	303	0,0
Hongrie	1 622	1 622	0,0
Pologne	3 813	3 813	0,0
Roumanie	1 779	1 779	0,0
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	470	470	0,0
Turquie	-	-	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	5 046	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

[§] Données pour 1998.

Tableau 16. Longueur du réseau de conduites (En kilomètres)

	Année		Évolution (en %)
	1999	2000	
Lettonie	1 982	1 989	+0,3
Lituanie	500	500	0,0
Russie	-	-	-
République tchèque	736	736	0,0
Hongrie	7 246	7 248	0,0
Pologne	2 278	2 278	0,0
Roumanie	1 441	1 441	0,0
Slovaquie	-	-	-
Bulgarie	-	-	-
Turquie *	-	6 097	-
Allemagne	-	-	-
Pays-Bas	-	-	-
Portugal	-	-	-
Royaume-Uni	-	-	-

* Chiffre approximatif pour 2001.