

# Lettre d'Europe du Sud-Est

2<sup>nd</sup> semestre 2021 – édition n°59



# Relance de la croissance potentielle : résilience et convergence

Depuis 30 ans, confrontés à des défis très différents - guerres de l'ex Yougoslavie (1991-2001), accession à l'UE de la Roumanie, de la Bulgarie (2007) et de la Croatie (2013), perspectives d'intégration européenne des Balkans Occidentaux depuis le Sommet de Thessalonique (2003) - les pays des Balkans Occidentaux et Orientaux ont connu des trajectoires fort inégales de convergence.

En 1990, le niveau de développement économique des pays des Balkans était déjà très hétérogène; les PIB PPA par habitant de la Bulgarie et de la Yougoslavie en proportion de celui de l'UE27 s'établissaient respectivement à 54,5 % et 51,4 %; tandis que celui de la Roumanie ne s'élevait qu'à 36,9 %. Pour sa part, l'Albanie, à peine sortie de la dictature d'Enver Hodja, atteignait un niveau de PIB PPA par habitant de 18,1 %. Au terme de la décennie 1990, marquée par les guerres, les pays de l'ex Yougoslavie ont connu une récession prononcée de -11,8 pp de PIB PPA par habitant en moyenne par rapport à l'UE27.

Puis, jusqu'à la crise financière de 2008, la dynamique européenne a favorisé un certain rattrapage, le PIB PPA par habitant moyen est passé de 27,6 % à 38,7 %, de 2000 à 2008. Ensuite, la reprise s'est avérée globalement faible ; le PIB PPA par habitant moyen n'a progressé que de +6,7 pp de 2008 à 2020 (+4,7 pp pour les Balkans Occidentaux) avec des trajectoires très inégales de convergence selon les pays : la Roumanie a par exemple connu une progression très forte (+20 pp entre 2008 et 2020), elle a été significative en Bulgarie (+12 pp), plus modérée en Albanie (+6 pp) et en Macédoine du Nord (+6 pp).

Les défaillances du cadre institutionnel altèrent l'allocation des facteurs de productivité, qu'il s'agisse du travail (avec le *brain drain*<sup>1</sup>), du capital, limité par la faiblesse de l'investissement local, ou de la productivité totale des facteurs, dont la faiblesse a freiné l'essor des pays de la région après la crise de 2008. L'économie informelle très prégnante (équivalente en moyenne à un tiers du PIB), constitue une distorsion majeure de concurrence, de même que la prégnance de la corruption de haut niveau qui fait obstacle à la convergence. Selon le *Worldwide Governance Indicator*<sup>2</sup>, la moyenne de la qualité institutionnelle dans la région n'atteignait que 0,016 en 2019 contre un score de 1,457 en Allemagne.

Pour les Balkans Occidentaux, la méthode révisée d'élargissement permet d'inclure des thématiques économiques essentielles à la convergence dans la rubrique des engagements « fondamentaux », par exemple sur la transparence des marchés publics, l'intégrité des statistiques, l'indépendance des contrôles financiers. En réponse à la pandémie, l'UE a dans ses prêts d'assistance macro-financière établi des conditionnalités utiles sur le chemin de la convergence, telles que l'indépendance des Conseils budgétaires, la publication des aides liées à la Covid-19, la transparence des taxes parafiscales.

Dans les trois Etats membres de l'UE, les projets de plans nationaux de relance et de résilience incluent aussi des réformes visant à améliorer la gouvernance publique (renforcement des moyens des Conseils budgétaires, évaluation des investissements publics, numérisation des services publics) et à stimuler le secteur privé (transparence fiscale, réforme du droit des faillites, mise à niveau des programmes de formation initiale et continue), essentielles à l'augmentation de la croissance potentielle. En outre, en Croatie et en Bulgarie, le processus d'adhésion à la zone euro conjugué au PNRR constitue une opportunité économique unique de mettre en œuvre des réformes structurelles de nature à dynamiser la convergence.

Florence Dobelle, Cheffe du Service Économique Régional 'Danube-Balkans'

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> La population dans la région a diminué de 16,4 % depuis 1990, de -11,7 % pour les Balkans Occidentaux (de -5 % depuis 2010).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> https://info.worldbank.org/governance/wgi/

# Sommaire

Éditorial	1
La soutenabilité des systèmes de retraites	3
Soutenabilité du niveau de vie des retraités	3
Fonctionnement des systèmes de retraites	4
Soutenabilité des finances publiques	5
Les enjeux du transport terrestre dans la région Danube-Balkans	7
Développement de la connectivité intra-Balkans et avec l'Union européenne	7
Promotion des infrastructures de transport durables	8
Le CIBO, un cadre intégré pour le développement des infrastructures	8
Cartographie de l'extension du réseau RTE-T dans la région Danube-Balkans	9
Albanie	11
Bosnie-Herzégovine	
Bulgarie	
Croatie	
Kosovo	
Macédoine du Nord	
Monténégro	
Roumanie	
Serhie	19



# La soutenabilité des systèmes de retraites

Les systèmes de retraites -construits lors de grandes réformes dans les années 1990- font face aujourd'hui au défi démographique d'une population vieillissante, où dans une logique d'équité intergénérationnelle, il convient de concilier le maintien du niveau de vie des personnes âgées sans porter atteinte à la soutenabilité des finances publiques.

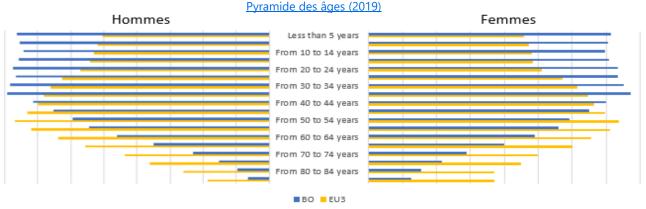
#### Soutenabilité du niveau de vie des retraités

Limiter la pauvreté des personnes âgées est l'un des principaux objectifs des systèmes de retraites publics. Pour autant, au sein de la région Danube-Balkans, une part importante des bénéficiaires de pensions de retraites demeurent à risque de pauvreté, phénomène d'autant plus alarmant que le vieillissement de la population progresse.

### A. <u>Vieillissement de la population</u>

Entre 2009 et 2019, la part des plus de 65 ans dans la population est passée de 14,4 % à 17,6 % : ce vieillissement de la population s'explique par l'augmentation de l'espérance de vie et le faible renouvellement de la population, lui-même causé d'une part par une baisse de la fertilité (le taux de fertilité a diminué de 1,64 à 1,57 entre 2009 et 2019) et une émigration persistante, de la jeunesse notamment.

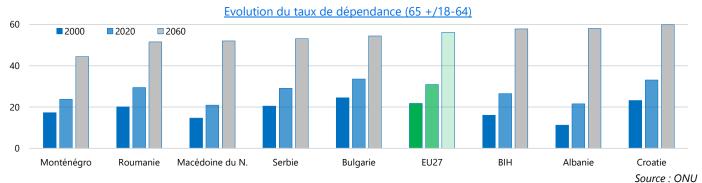
Ce vieillissement est cependant plus marqué en Roumanie, Bulgarie et Croatie -où la part des plus de 65 ans atteint en moyenne 22,9 %- que dans les Balkans-Occidentaux où cette part n'est que de 11,8 %. Les Balkans Occidentaux se distinguent ainsi par la jeunesse relative de leur population.



Source : Eurostat

Le taux de dépendance augmente rapidement, à l'échelle de la région Danube-Balkans, il est passé de 18,4 % à 27,3 % entre 2000 et 2020, avec une hausse particulièrement importante en Albanie où il a grimpé en 10 ans de 11,3 % à 21,2 %. Ce taux diffère cependant nettement entre les Balkans Occidentaux -où il n'est que de 24,4 %- et la Bulgarie, la Croatie et la Roumanie, où il atteint en moyenne 32,1 %.

Pour mémoire, au sein de l'UE, le rapport entre la population âgée de 18 à 64 ans et les plus de 65 ans (taux de dépendance) était de 30,9 % en 2020. Les projections démographiques de l'ONU pour la région à l'horizon 2060 estiment que le taux de dépendance sera en moyenne de 53,9 %, compris entre 44,5 % au Monténégro et 59,9 % en Croatie.



## B. Précarité des personnes âgées : un accès inégal aux pensions de retraites, parfois insuffisantes

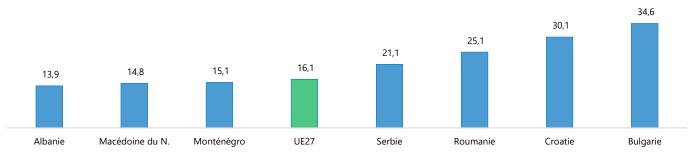
Le taux de pauvreté des personnes âgées de l'ensemble de la région a progressé de 18,2 % en 2014 à 23,5 % en 2019 tandis que celui de la population totale a diminué de 22,9 % à 22,3 % sur la même période. Les femmes âgées sont les plus exposées au risque de pauvreté : on observe une différence de 6,3 pp en 2018 entre les deux sexes. Ce *gender gap* s'explique notamment par des écarts initiaux de salaires, d'emploi et de conditions d'accès à la retraite. En Bulgarie et en Croatie, les personnes âgées se trouvent dans des situations de précarité très supérieures au reste de la population, avec respectivement 34,6 % et 30,1 % des personnes de plus de 65 ans soumises au risque de pauvreté<sup>3</sup> en 2019, contre 19,4 % et 15,3 % pour les moins de 65 ans.



<sup>3</sup> Au seuil de 60% du revenu disponible médian.

L'une des recommandations de la Banque mondiale pour lutter contre la précarité des personnes âgées est l'élargissement de l'accès à une pension de retraite. A l'échelle de la région Danube-Balkans, 83,5 % de la population en âge éligible touchait une pension de retraite en 2017. Toute la population éligible est couverte en Bulgarie, Roumanie, Kosovo et Albanie ; mais ce taux n'atteint que 66,3 % au Monténégro.

## Taux de pauvreté des personnes âgées (2018)

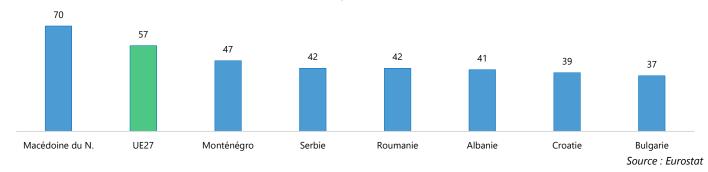


Source : Eurostat

4

Si bénéficier d'une pension de retraite peut réduire le risque de pauvreté, comme c'est le cas en Macédoine du Nord (seul 8,2 % des retraités sont jugés à risque de pauvreté), elle reste toutefois une condition non suffisante. En effet, en 2018, 19,8 % des retraités au sein de la région Danube-Balkans présentaient un risque de pauvreté contre seulement 14,5 % au sein de l'UE 27. Ce taux atteignait 40,3 % en 2020 en Bulgarie. L'explication tient entre autres au faible montant des pensions, qui s'évalue par le taux de remplacement des pensions, c'est-à-dire le rapport entre montant de la pension et revenu de l'individu avant le départ en retraite. Le Bureau international du Travail estime que le taux de remplacement minimum pour assurer un revenu décent ne doit pas descendre sous le seuil des 40 %. Au sein de la région Danube-Balkans, le taux de remplacement pour les individus bénéficiant d'une retraite pleine, s'est élevé à 46,2 % en 2019 (contre 57,0 % au sein de l'UE 27), mais n'est que de 34 % en Bulgarie et de 39 % en Croatie. En outre, les montants minimaux des pensions de retraites demeurent à des niveaux très faibles et précarisent d'autant plus les plus fragiles.

### Taux de remplacement (2018)



## Mesures de soutien pendant la crise Covid-19

Pendant la première vague de la crise de Covid-19, les pays ont mis en place différentes mesures de soutien via les pensions de retraites. La Serbie, l'Albanie, le Kosovo et le Monténégro ont fait bénéficier tous les retraités d'un transfert forfaitaire. Le Kosovo, le Monténégro et la Serbie ont facilité l'accès aux pensions tout en respectant les mesures sanitaires pour la protection des plus âgés. Enfin, l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine et la Bulgarie ont apporté un soutien en nature (report de loyer, approvisionnement de nourriture, de médicaments). Le Kosovo a temporairement autorisé les individus à procéder au retrait anticipé de leur épargne retraite (pilier 2), dans la limite de 10 % du compte de retraite, encore en formation.

## II. Fonctionnement des systèmes de retraites

## Définition des piliers

La stratégie de réforme des retraites à plusieurs piliers préconisée dans un rapport fondateur de la Banque mondiale (1994) a joué un rôle très influent dans la mise en place des systèmes de retraites dans la région. Le premier pilier consiste en un système à participation obligatoire, géré publiquement avec pour but principal de limiter la pauvreté des personnes âgées. Il est complété par une épargne privée obligatoire (deuxième pilier) et volontaire (troisième pilier). L'argument clé soutenant l'articulation sur plusieurs piliers repose sur l'idée qu'une privatisation partielle des retraites générerait des effets macroéconomiques favorables tels la diversification des risques de portefeuilles d'investissement, l'augmentation de l'épargne des ménages et le développement du marché des capitaux.

## A- Articulation des piliers : prédominance des systèmes de retraites publique

Les systèmes de retraites de la région Danube-Balkans reposent principalement sur le pilier 1<sup>4</sup>. Il s'agit d'un système par répartition (appelé *pay-as-you-go-system*), où les cotisations de la population active financent les retraites. L'Etat est garant des pensions et couvre les déficits avec le budget. Un pilier 0 existe en Albanie, en Bulgarie et au Kosovo. Il s'agit d'un système public non-contributif,





reposant sur une logique d'assistance, financé sur le budget de l'Etat, visant à assurer un revenu minimum aux personnes âgées, sous condition de revenu (Albanie, Bulgarie) ou non (Kosovo).

L'épargne retraite sous forme de compte individuel peut être obligatoire (pilier 2, taux de contribution fixe) ou volontaire (pilier 3, favorisé par des incitations fiscales). Cette épargne est gérée par des institutions privées et reversée au moment de la retraite. Le pilier 2 est financé par cotisation, dont le taux varie dans la région entre 5 et 10 %, et permet de soulager le pilier 1 en présentant une meilleure rentabilité à long terme. Le pilier 3, reposant sur le volontariat et encouragé par diverses incitations fiscales (sauf au Monténégro), bénéficie principalement aux actifs avec un salaire relativement élevé.

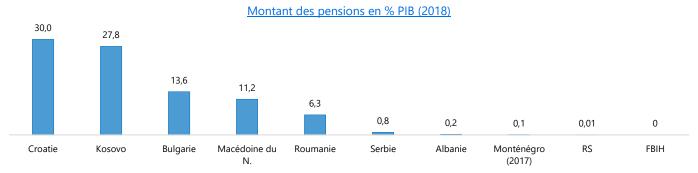
Le Kosovo est un cas particulier dans la région : le système de retraites repose sur le pilier 0, sous forme de pension universelle (de 40€ par mois) sans condition de revenu aux personnes de plus de 65 ans, mais ne dispose pas de pilier 1. Il est également complété par une épargne retraite obligatoire par cotisation privée et d'une pension calculée en fonction du niveau d'études. De plus, de nombreux régimes spécifiques destinés aux vétérans de guerre viennent s'ajouter aux pensions, et représentent un coût de 1,9 % du PIB en 2018.

	Taux	de cotisation	Pilier 3	Pilier 0	Age de départ
	Pilier 1	Pilier 2	Piller 5	Piller U	Homme/Femme
Albanie	21,6 %	-	Oui	70 ans, sous condition de revenu	65 – 60 (67 d'ici 2056)
Bosnie-Herzégovine	23 % (FBiH)	-	FBIH non	-	65
_	18,5 % (RS)		RS oui		
Bulgarie	14,8 %	5 %	Oui	70 ans, sous condition de revenu	64 - 61 (65 d'ici 2037)
Croatie	15 %	5 %	Oui	-	65 – 61,5 (67 d'ici 2038)
Kosovo	-	10 %	Oui	65 ans, universel	65
Macédoine du Nord	12%	6 %	Oui	-	64 – 62
Monténégro	20,5 %	-	Oui (sans exemption)	-	65 – 60
Roumanie	21,2 %	5 %	Oui	-	65 – 60 (63 pour les femmes d'ici 2030)
Serbie	26%	-	Oui	-	61

Sources: Banque mondiale, BIT, Commission européenne, sources nationales

## B- Répartition des piliers : développement inégal des piliers 2 et 3

La gestion privée de l'épargne-retraite via les piliers 2 et 3 a connu un développement inégal entre les pays, quatre (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Monténégro et Serbie) ne disposent pas d'un système d'épargne obligatoire. Cette disparité s'explique par la difficulté de mise en place, des coûts de transactions et des risques financiers (choix de reposer principalement sur le pilier 1 après la crise financière de 1997 en Albanie). Ainsi, les montants des fonds de pensions en 2019 atteignent 30,0 % du PIB en Croatie en maximum et 0,0 % en Fédération de Bosnie-et-Herzégovine en minimum.



Sources: OCDE

Les actifs sont principalement investis dans les obligations : 94,8 % du total des investissements en Albanie, 81,6 % en Serbie, 71,3 % en Roumanie, 70,8 % en Croatie, 66,5 % en Bulgarie, 58,9 % en Macédoine du Nord et 15,2 % au Kosovo. Le reste des actifs est principalement composé d'actions. Plus de 90 % des actifs sont investis dans des plans d'épargne à l'étranger au Kosovo, 61,7 % en Bulgarie. Par ailleurs, une forte proportion des fonds de pensions est investie dans des titres en monnaie étrangère : 68,6 % en Macédoine du Nord, 61,7 % en Bulgarie, 51,0 % en Croatie et 47,0 % en Roumanie.

Enfin, en 2019, les taux de rendements réels des fonds de pension sont supérieurs à la moyenne de l'OCDE pour la Macédoine du Nord (respectivement 7,7 % et 10,1 %), ils sont également élevés en Roumanie (7,1 %), Kosovo (7,1 %), Croatie (7,0 %) et Serbie (6,1 %) et atteignent des niveaux plus faibles en Bulgarie (2,8 %) et en Albanie (2,8 %). Pour autant, ces investissements demeurent incertains (à titre d'exemple le taux de rendement réel s'est élevé à -6,0 % en Bulgarie en 2018), et il est difficile d'estimer les conséquences de la crise de la Covid-19 sur ces derniers.

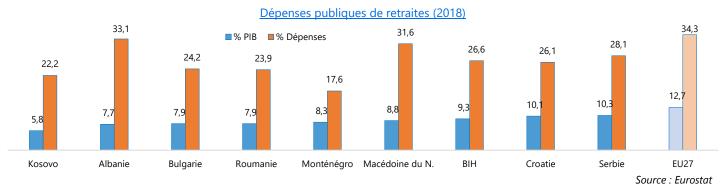
#### III. Soutenabilité des finances publiques

Les finances publiques doivent faire face aux contraintes démographiques, de précarité des personnes âgées et d'équilibre budgétaire, accrus par la baisse de marge de manœuvre budgétaire avec la crise de la Covid-19.



#### A- Déficit des systèmes de retraites et projection

Le montant des dépenses publiques en retraites par rapport au PIB est plus faible (8,5 % en moyenne) que dans les autres pays de l'Union européenne (12,7 %), et notamment de la France (13,9 %). Pour autant ce niveau de dépense est déjà préoccupant compte tenu de la démographie de la région Danube-Balkans et du niveau important de pauvreté. Par ailleurs, le faible montant des recettes et des dépenses publiques font peser un poids plus grand des pensions de retraites sur le budget des Etats (25,9 % pour la région contre 34,3 % pour l'UE 27). Ces systèmes de retraites sont par ailleurs d'ores et déjà en déséquilibres dans la plupart des pays (Bulgarie, Croatie, Macédoine du Nord, Roumanie...).



Le FMI projette une hausse moyenne de +4,5 % des dépenses publiques de retraites associées aux évolutions démographiques, sous contrainte d'un taux de remplacement de 40 % préconisé par le BIT.

### B- <u>Les réformes doivent concilier soutenabilité budgétaire et soutien du niveau de vie des retraités</u>

Les réformes enclenchées par les gouvernements et recommandées par les diverses organisations internationales visent à agir sur le rapport contributeurs/retraités, relativement faible dans la région Danube-Balkans, et qui devrait structurellement se dégrader par l'augmentation de l'espérance de vie et du taux de couverture. L'une des priorités communes aux pays de la région est donc d'augmenter le nombre et la part des contributeurs. A ce titre, la Roumanie a inclus dans son Plan National de Relance et de Résilience (PNRR) une revalorisation des petites retraites, une restriction du recours aux retraites anticipées et un allongement de l'âge de départ pour les femmes.

Par ailleurs, les réformes doivent aussi porter sur le soutien du niveau de vie des retraités, afin d'offrir une stabilité aux travailleurs et de réduire les inégalités. Le mode d'indexation des pensions est donc un enjeu crucial pour garantir des montants de pensions adaptés au coût de la vie au cours du temps. A ce titre, ladite formule Suisse, qui conjugue à parité indexation sur l'inflation et sur la masse salariale, permet d'assurer au mieux le maintien du pouvoir d'achat des retraités. Sans indexation les taux de remplacement peuvent se détériorer lourdement, jusqu'à -7,5 pp en Croatie d'ici 2059 sans réforme. La pension universelle du Kosovo n'est pas indexée, tandis que l'indexation des retraites de la Croatie a été suspendue temporairement en 2011. De plus, les systèmes de retraites contribuent à la réduction des inégalités (par le jeu des plafonnements et du revenu minimum, d'assistance ou revalorisation).

Ainsi, plusieurs recommandations peuvent être émises pour concilier l'enjeu budgétaire et social, qui visent à augmenter le nombre de contributeurs :

- Limiter l'économie informelle qui représente 35,5 % du PIB en moyenne régionale en 2016;
- Augmenter le taux d'emploi qui s'élève à 61,6 % en 2018 avec en particulier les femmes (dont le taux d'emploi est de 53,1 %);
   les jeunes ; les personnes plus âgées en limitant les pré-retraites voire en reculant l'âge de départ à la retraite.

# **Bibliographie**

Bejaković, Predrag; Mrnjavac, Željko, Fully funded pension system in six non EU balkan countries // Ekonomska misao i praksa : časopis Sveučilista u Dubrovniku, (2020)

HelpAge International, Responding to COVID-19 with improved social protection for older people (December 2020)

ILO, World Social Protection Report 2017-19: Universal social protection to achieve the Sustainable Development Goals, (2017)

IMF, Demographic Headwinds in Central and Eastern Europe, Departmental Paper No.19/12 (2019)

ISSA, Social Security Programs Throughout the World: Europe, 2018

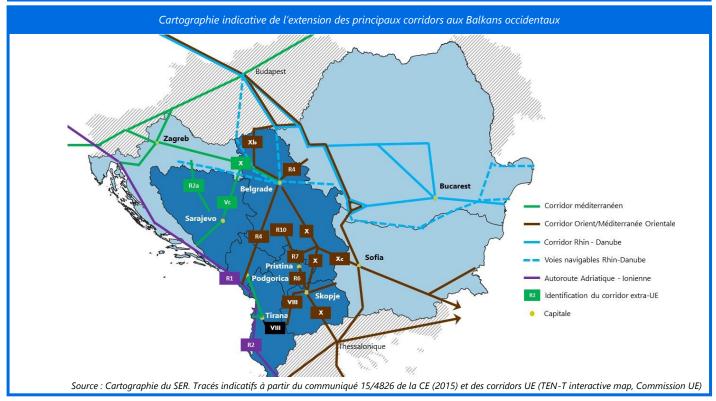
OECD, Pension Markets in Focus 2020

European Commission, The 2021 Pension Adequacy Report: current and future income adequacy in old age in the EU, Vol. II



# Les enjeux du transport terrestre dans la région Danube-Balkans

## Développement de la connectivité intra-Balkans et avec l'Union européenne



**L'Union européenne a alloué plus d'1 Md EUR de subventions** au développement des infrastructures de transports dans les Balkans occidentaux entre 2014 et 2020 au titre des fonds de préadhésion. Les projets, identifiés et sélectionnés dans le cadre de <u>l'agenda connectivité de l'UE</u>, ont permis d'améliorer la qualité des infrastructures de transport et d'approfondir leur intégration dans le réseau paneuropéen de transport RTE-T<sup>5</sup>. Au total, 37 projets transports ont été approuvés par la Commission européenne entre 2014 et 2020, (dont 19 projets routiers et 12 projets ferroviaires) portant, pour la grande majorité, sur la modernisation et l'extension du **corridor méditerranéen** et du **corridor Orient/Méditerranée orientale**.

Adopté en octobre 2020, le <u>plan économique et d'investissement</u><sup>6</sup> prolonge et renforce les objectifs de l'agenda connectivité avec près de 9 Mds EUR de subventions sur fonds IPA III (20 Mds EUR d'investissements potentiellement mobilisables). Qu'ils soient ferroviaires ou routiers, les principaux projets « *flagship* » ambitionnent non seulement un rapprochement entre les pays des Balkans occidentaux, y-inclus entre la Serbie et le Kosovo (« autoroute de la paix » et modernisation de la ligne ferroviaire Pristina-Belgrade), mais encore une meilleure intégration dans le système de transports européen : corridor VIII ferroviaire de la Macédoine du Nord (Skopje) à la frontière bulgare, modernisation de la ligne ferroviaire entre la Serbie et la Croatie, raccordement de Sarajevo au corridor routier Vc.

L'initiative régionale des corridors verts au sein des Balkans occidentaux, mise en place dès le début de la pandémie, a contribué à la réduction du temps d'attente des camions aux frontières et a permis d'assurer un approvisionnement continu des pays des Balkans Ocidentaux, dans un contexte sanitaire fortement dégradé. Mais la gestion des flux de marchandises aux frontières demeure toutefois une entrave à la connectivité inter-régionale : outre le développement des infrastructures de transport, l'élargissement du dispositif aux frontières de l'UE-27<sup>7</sup> est essentiel et des investissements dans la modernisation des points de passage frontaliers nécessaires. L'extension « pilote » des corridors verts aux frontières de la Grèce (Albanie, Macédoine du Nord), annoncée le 5 juillet 2021 par la Commission européenne, devrait y contribuer.

Au sein de l'UE, les PNRR attribuent une part non-négligeable au développement des infrastructures de transport et aux réformes : 24 % du montant total du plan leur est ainsi dédié en Roumanie, 11 % en Croatie et 8,7 % en Bulgarie. Le PNRR<sup>8</sup> roumain est ambitieux, qu'il s'agisse du transport routier (3,1 Mds EUR) ou du transport ferroviaire (3,9 Mds EUR) : construction de 7 tronçons d'autoroute (434 km), investissements dans les infrastructures de sécurité, modernisation de 311 km de voies ferrées, électrification de 110 km de voies ferrées, reconstruction de 153 km de voies ferrées (Bucarest – Pitesti ; Resita – Voiteni), renouvellement du matériel roulant (100 wagons, 12 trains hydrogènes, 12 trains électriques et modernisation de 30 locomotives électriques). Le plan croate, approuvé en juillet 2021 par la Commission européenne, prévoit de nombreux investissements en matière ferroviaire : digitalisation des lignes, construction d'une vingtaine d'ouvrages (ponts, viaducs) sur le réseau, reconstruction de plusieurs tronçons : Dugo Selo – Novska (140 M EUR), Ostarije – Knin – Split (40 M EUR), Zagreb Kustosija – Zagreb ZK – Zagreb GK (29 M EUR). En Bulgarie, sont planifiés, outre l'actualisation des cadres stratégiques, la modernisation des lignes ferroviaires (numérisation, sécurité, efficacité énergétique, système SCADA) et la réhabilitation de plusieurs gares clés.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Entre le 28 juin et le 2 juillet 2021 : 300 minutes d'attente pour les marchandises entrant en Hongrie et 144 minutes pour celles entrant en Croatie depuis la Serbie.





SER Danube-Balkans

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> L'extension du réseau RTE-T aux BO est coordonnée par le Secrétariat de la Communauté des transports, qui veille à l'alignement des BO sur l'acquis 'transports' de l'UE.

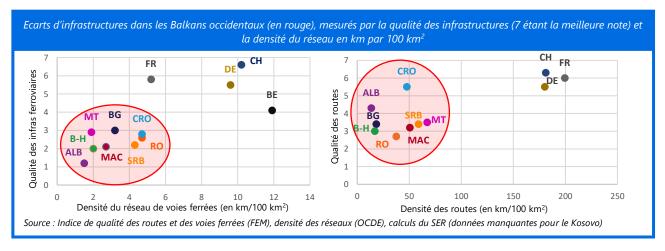
<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Au plan économique et d'investissement est associé un fonds de garantie de l'UE pour les BO, qui devrait permettre de mobiliser plus de 20 Mds EUR d'investissements.

### II. Promotion des infrastructures de transport durables

Les projets de transports soutenus par l'UE et les bailleurs de fonds viennent combler des écarts importants d'infrastructures existant avec les infrastructures de l'UE et avec le reste du réseau RTE-T. La Commission européenne estimait ainsi qu'en 2014, préalablement aux investissements réalisés dans le cadre du CIBO (Cadre d'Investissement pour les Balkans Occidentaux), les conformités du corridor Orient/Méditerranée orientale et du corridor méditerranéen avec les principes directeurs du réseau RTE-T étaient faibles :

- > Corridor Orient/Méditerranée orientale : 27 % de conformité routière et 48 % de conformité ferroviaire ;
- Corridor méditerranéen : 38 % de conformité routière et seulement 12 % de conformité ferroviaire.

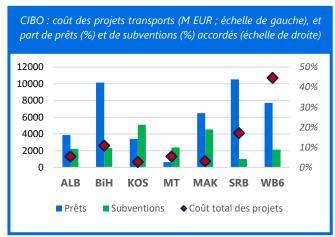
Délaissés par les flux de passagers et de marchandises au profit du transport routier, les réseaux de voies ferrés sont largement sous-financés, peu denses et de mauvaise qualité, qu'il s'agisse des Balkans occidentaux ou des trois pays de l'UE (Roumanie, Bulgarie, Croatie): la vitesse moyenne est faible (seuls 19 % du réseau principal et 12 % du réseau général dans les Balkans occidentaux sont conformes à l'indicateur de vitesse opérationnelle, à 100km/h, des principes directeurs du réseau RTE-T), le matériel roulant est obsolète, le réseau est peu électrifié et offre une charge à l'essieu parfois incompatible avec le fret.



L'Union européenne, qui souhaite réduire ces écarts structurels tout en favorisant une mobilité propre, durable et intermodale, priorise désormais le développement des lignes et des interconnexions ferroviaires dans la région : près de 9 projets ferroviaires ont ainsi été identifiés et inclus dans la plan économique et d'investissement pour les Balkans occidentaux, dont 8 sont financés par la BEI (Serbie, Bosnie-Herzégovine, Macédoine du Nord, Kosovo et Monténégro). Aussi l'agenda vert pour les Balkans occidentaux reprend-il ces priorités (ERTMS, plan d'action régional pour les réformes ferroviaires, développement des corridors ferroviaires).

La stratégie pour le développement des mobilités durables et intelligentes pour les Balkans occidentaux, publiée en juillet 2021 par le secrétariat de la Communauté des transports, consolide l'objectif du développement du rail et, plus généralement, du verdissement régional des transports : électrification des lignes ferroviaires, véhicules 0 émission (10 % en 2030, 90 % en 2050), libéralisation du marché ferroviaire régional, conformité avec le réseau RTE-T, digitalisation, etc. La construction de terminaux intermodaux est en outre inscrite dans le plan d'action pour le transport par voie navigable et pour l'intermodalité, approuvé en juin 2021, et dans les priorités d'investissements des PNRR des pays de l'UE.

## III. Le CIBO, un cadre intégré pour le développement des infrastructures



Pour stimuler la connectivité régionale et offrir des solutions de transports soutenables et durables, l'UE met à la disposition des pays des Balkans occidentaux des **solutions de financement « clé en main », complétées par une assistance technique subventionnée, via le cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux** (CIBO) - une plateforme créée en 2009.

Depuis sa création, le CIBO a mobilisé près de 3,5 Mds EUR de prêts, principalement de la BEI et de la BERD, et **1,0 Md EUR de subventions de l'UE en faveur des infrastructures de transport dans les Balkans occidentaux, permettant de lever, au total, 10,7 Mds EUR d'investissements.** Le Kosovo (21 % du coût total des projets), la Macédoine du Nord (19 %), la Bosnie-Herzégovine (10 %) et le Monténégro (10 %) sont les pays ayant bénéficié de la plus grande part de subventions dans le secteur des transports.

Le CIBO est engagé sur la plupart des corridors traversant les Balkans occidentaux : le **corridor Orient/Méditerranée orientale** (avec par exemple la réhabilitation d'une ligne ferroviaire entre Brestovac et Presevo en Serbie), **le corridor VIII** (de Kriva Palanka a la frontière bulgare), le **corridor méditerranéen** (près d'1,7 Md EUR de prêts), etc.

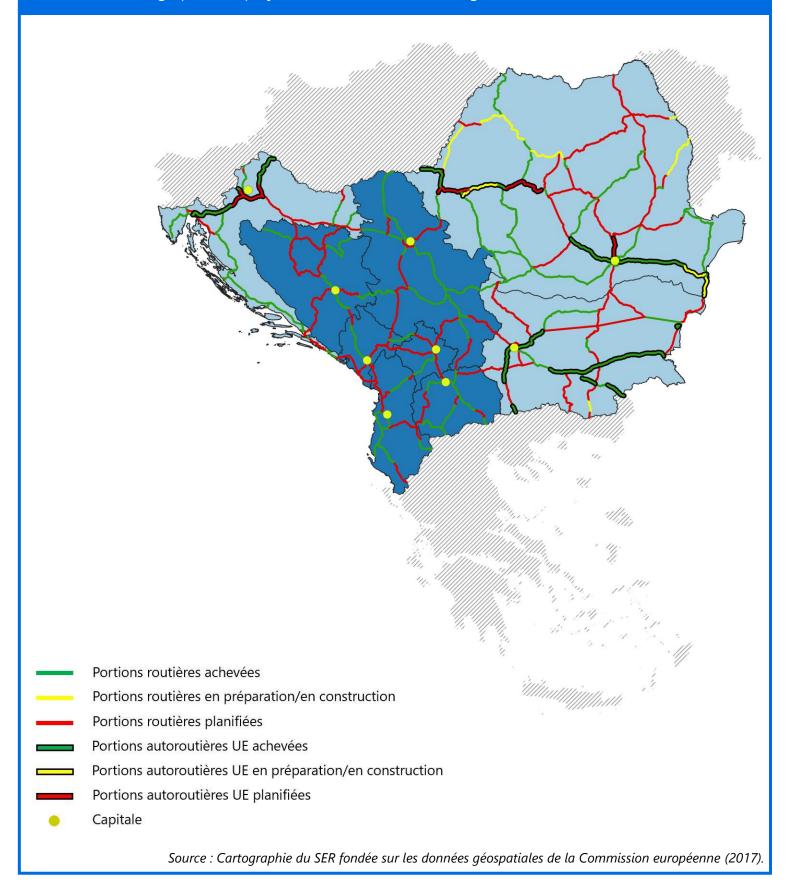
Une plateforme de mixage de la BEI, **l'initiative** « résilience économique » (IRE), contribue également au développement soutenable des infrastructures de transports dans les BO, avec une assistance technique de JASPERS (27 AT, soit 32,8 M EUR alloués).



# Cartographie de l'extension du réseau RTE-T dans la région Danube-Balkans

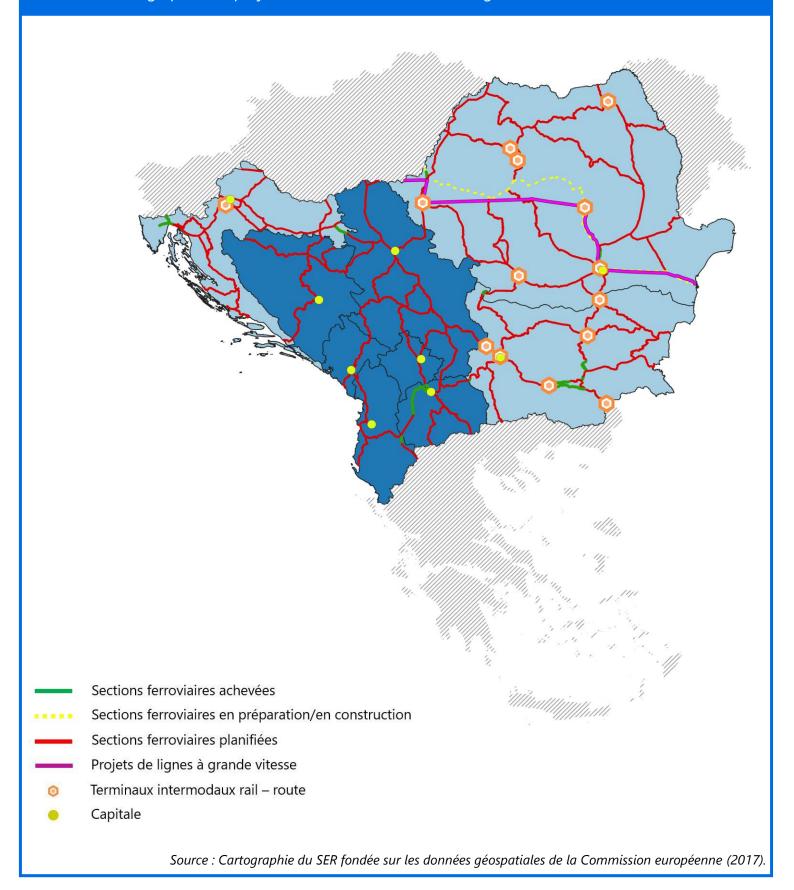
Les cartes ont été réalisées sur l'outil QGIS grâce aux données géospatiales fournies par l'unité B1 (« réseaux de transport ») de la Commission européenne. Ces données offrent une photographie de la nature et de l'avancement des projets en 2017, et ne reflètent pas le statut actuel de plusieurs projets. A titre d'exemple, l'autoroute reliant Pristina à la frontière nord-macédonienne a été finalisée en 2019 (ici répertoriée comme planifiée).

## Cartographie des projets RTE-T routiers dans la région Danube-Balkans (2017)





# Cartographie des projets RTE-T ferroviaires dans la région Danube-Balkans (2017)





## **Albanie**

Le transport terrestre en quel	ques indicateurs
Répartition modale passagers (estimation)	< 0,1 % train ; > 99,9 % route
Répartition modale marchandises (estimation)	< 0,7 % train ; > 99,3 % route
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2019)	1,5 km pour 100 km²
Indicateur Banque mondiale (ferroviaire)	101 <sup>e</sup> sur 101; score de 1,2 sur 7
Investissements dans les infrastructures ferroviaires (2019)	0 % du PIB
Vitesse maximale des trains	60 km/h
Densité du réseau routier (2018)	13,5 km par 100 km²
Indicateur WEF (routes)	57 <sup>e</sup> sur 137 ; score de 4,3 sur 7
Investissements dans les infrastructures routières (2019)	1,3 % du PIB
Dépenses de maintenances en matière routière (2019)	0,1 % du PIB (13,1 M EUR)
Accidentologie routière (2019)	63 morts par million d'hab.

Les infrastructures de transport en Albanie sont encore peu reliées aux réseaux de transport des pays voisins, qu'il s'agisse d'interconnexions ferroviaires ou d'autoroutes transfrontalières. Plusieurs projets structurants devraient permettre une meilleure intégration régionale des infrastructures de transport albanaises : le corridor VIII, routier et ferroviaire, qui traverse d'est en ouest l'Albanie, permettra de relier le pays à la Macédoine du Nord ainsi qu'à la Bulgarie, tandis que l'autoroute Adriatique-lonienne connectera l'ensemble de la côte ouest des Balkans, de l'Italie à la Grèce, dans le cadre de la stratégie EUSAIR. Le transport ferroviaire reste négligeable aussi bien pour les passagers (1 million de passagers-kilomètres en 2020) que pour les marchandises

(26 millions de tonnes-kilomètres en 2020), du fait d'un sous-investissement important. Des efforts en matière de transports sont attendus par la Commission européenne dans le cadre de la procédure d'adhésion à l'UE (chapitre 14), d'autant plus que le port de Durrës a une position stratégique comme point de départ du corridor VIII, capte 90% du trafic commercial et devrait faire l'objet d'une modernisation qui requerra des infrastructures adaptées au transport de marchandises. Les problématiques de l'intermodalité et du verdissement des transports sont incluses dans la stratégie nationale pour les transports 2016-2020.

- 1. Etat des lieux du transport ferroviaire
- Réformes structurelles: L'alignement avec l'acquis européen progresse, avec l'adoption en 2016 d'un nouveau code ferroviaire, qui prévoit notamment le dégroupage des activités (infrastructures, opérations). Des réformes sont attendues en matière de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité. La compagnie ferroviaire Albanian Railways (HSH) est, pour l'heure, chargée des opérations (fret, passagers) et des infrastructures. Le marché ferroviaire compte 2 opérateurs privés pour le fret et un opérateur mixte.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Le réseau ferré albanais est classé 101e sur 101 par le WEF. Sous-financé depuis trois décennies, le réseau est vieillissant, n'est pas électrifié, ne compte plus de lignes internationales (à l'exception d'une ligne de fret vers le Monténégro) et ne dessert pas le centre de Tirana. Le matériel roulant est peu moderne (locomotives diesel et wagons des années 50-80) et les dispositifs de signalisation et de télécommunication largement obsolètes, causant des interruptions fréquentes de trafic. L'accidentologie est élevée au regard des flux ferroviaires (22 accidents en 2019).
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferré est peu dense, avec 1,5 km de voies ferrées par 100 km² et un réseau total de 420 km, dont une partie est exclusivement réservée au fret. L'investissement dans les infrastructures ferroviaires est quasi inexistant (0 % du PIB en 2019) du fait d'un report massif vers le transport routier. La majorité des industries utilisant les voies ferrées pour le fret ont fermé après 1991, réduisant ainsi le recours au transport ferroviaire qui avait pourtant été le deuxième moyen de transport entre les années 50 et 90 avec une part modale pondérée de 19 %.
- Projets: Sur le corridor VIII, la rénovation de la ligne Tirana-Durrës, principale ligne ferroviaire en matière de transports de passagers, et la construction d'une ligne reliant Tirana à l'aéroport international (7 km) sont en cours et font l'objet d'un financement CIBO (89,9 M EUR dont un prêt de 36,8 M EUR de la BERD et 38,2 M EUR de subventions UE dans le cadre de l'agenda connectivité). Ce projet est complété par le projet de réhabilitation de la ligne Durrës-Lin (136 km) et la construction d'une interconnexion ferroviaire de 2,8 km de Lin à la Macédoine du Nord (CIBO: 136 M EUR de prêts de la BEI, 2,4 M EUR de subventions).
  Sur la route 2, le projet de réhabilitation de la ligne Vorë Han i Hotit (frontière monténégrine) est également financé dans le cadre du CIBO (31 M EUR de prêts de la BERD et 4,5 M EUR de subventions).
  - 2. Etat des lieux du transport routier
- Réformes structurelles: L'alignement avec l'acquis européen progresse, qu'il s'agisse du transport de marchandises dangereuses, d'accès au marché du transport routier, des licences accordées aux transporteurs. Des réformes sont attendues en matière de sécurité routière, d'inspection des véhicules commerciaux, et de gestion du trafic.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Si les routes albanaises, classées 57e sur 137 par le WEF, ont concentré une majeure partie de l'investissement dans les infrastructures depuis une dizaine d'années (1,3 % du PIB en 2019 et 5,7 % en 2008), les dépenses de maintenance demeurent faibles (0,1 % du PIB en 2019), notamment pour la voirie locale. Le nombre de morts sur les routes demeure élevé mais a significativement diminué depuis 2009 (63 par million d'habitant en 2020 contre 132 en 2009).
- Investissement et densité du réseau : Le réseau routier est peu dense (13,5 km par 100 km² en 2017) et la part autoroutière faible (1,3 % en 2020). Afin de réduire les écarts d'infrastructures, le gouvernement a entrepris plusieurs projets PPP autoroutiers : autoroute Milot Balldre (214 M EUR, approuvée par le parlement en 2019, suspendue par le gouvernement en 2020) et autoroute Milot Morine (110 km). Le pays ne compte qu'un seul péage, sur l'autoroute Milot Morine, reliant le Kosovo à la côte adriatique (5 EUR). Le réseau de stations de recharge électrique est limité (29 stations, dont 1 seule de recharge rapide).
- Projets: Un programme de modernisation des routes nationales, en cours, est financé dans le cadre du CIBO (61 M EUR de prêt de la BERD, 61 M EUR de prêt de la BERD; réhabilitation de la route Fier Tepelenë sur le tracé de l'autoroute Adriatique-Ionienne; construction d'une autoroute entre Levan et Vlorë (24 km), construction des contournements de Fier, Tepelenë et Gjirokastër. Sur le corridor méditerranéen, le contournement de Tirana est également financé par le CIBO (109 M EUR de prêts de la BERD, 34 M EUR de subventions), ainsi que la construction de l'autoroute Murrigan Lezhë sur la route 2B (128 M EUR de prêts de la BERD, 96 M EUR de subventions potentielles). Sur l'autoroute Adriatique-Ionienne, l'AO relatif au projet PPP de réhabilitation et de construction de la section Milot Fier (115 km; 1,2 Md EUR), publié en juillet 2020, a été annulé par le ministère des Infrastructures (l'unique offre ne répondant pas aux critères) en décembre 2020 et devrait être relancé d'ici la fin de l'année.



# **Bosnie-Herzégovine**

Le transport terrestre en quelq	ues indicateurs
Répartition modale terrestre des passagers (2020)	96,9 % route ; 3,1 % train
Répartition modale terrestre des marchandises (2019)	77,4 % route ; 22,6 % rail
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2018)	2,0 km pour 100 km <sup>2</sup>
Indicateur Banque mondiale (ferroviaire)	89e sur 101; score de 2,0 sur 7
Taux d'occupation des trains en Republika Srpska	Inférieur à 2 % de la moyenne UE
Vitesse maximale des trains	Entre 50 km/h et 100 km/h
Densité du réseau routier (2017)	17 km par 100 km²
Indicateur WEF (routes)	109e sur 137 ; score de 3,0 sur 7
Projets finalisés ou en cours sur le corridor Vc	46 % (155 km sur 355 km)
Part des autoroutes dans le réseau routier (2019)	2,3 %
Accidentologie routière (2019)	78 morts par million d'hab.

La Bosnie-Herzégovine est traversée par le corridor Vc (corridor méditerranéen), qui devrait permettre un raccordement au réseau de transport européen via Budapest (corridors IV, V, VII et X). Le secteur des transports souffre d'un sous-investissement et du manque de coordination entre les entités du fait d'un système institutionnel complexe. La route demeure le moyen de transport privilégié pour les passagers (97 % de part modale) et les marchandises (77 %). Le rail, délaissé par les passagers (taux d'occupation des trains inférieur à 2 % de la moyenne de l'UE en Republika Srpska), continue d'être utilisé par les industriels, les compagnies pétrolières et les exploitants des mines de charbon grâce à une charge à l'essieu compatible avec le fret (85 % du réseau de la FBiH est classifié D4 par l'Union internationale des chemins de fer). La Bosnie-Herzégovine a

adopté en 2015 <u>une stratégie nationale pour les transports 2016-2030</u>, lui permettant de bénéficier de l'agenda connectivité pour les Balkans occidentaux. L'élaboration d'une stratégie nationale en matière de sécurité routière est soutenue par le PNUD.

## 1. Etat des lieux du transport ferroviaire

- Réformes structurelles: L'alignement avec l'acquis européen est partiel, des réformes étant attendues en matière de sécurité et de qualité du réseau ferroviaire, d'interopérabilité et de séparation des activités. Le pays compte deux compagnies ferroviaires: ŽFBiH en Fédération de Bosnie-Herzégovine et ŽRS en Republika Srpska. ŽRS bénéficie d'un programme de restructuration de la Banque mondiale, et devrait être prochainement dégroupée en plusieurs activités (infrastructures, passagers, fret). ŽFBiH n'a pas encore initié le processus de séparation de ses activités ferroviaires. Le marché n'est pas ouvert aux opérateurs étrangers.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Le réseau ferré bosnien est classé 89e sur 101 par le WEF en matière de qualité des infrastructures. Le réseau est vieillissant et peu moderne (seulement 9 % des voies sont électrifiées et à double voie). Les locomotives sont, pour la majorité, des locomotives diesel des années 60 (57 % de locomotives diesel). Si ŽFBiH a acquis des trains espagnols Talgo (vitesse maximale théorique de 300 km/h), la qualité du réseau limite fortement la vitesse maximale (entre 30 et 50 km/h pour les tronçons non réhabilités, 100 km/h pour les tronçons réhabilités). En FBiH, un trajet de train Sarajevo Mostar (130 km) avec le Talgo coûte moins de 12 BAM, soit 6 EUR. Sur les 21 accidents ferroviaires en 2019, 57 % concernaient des passages à niveau.
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferré bosnien est peu dense, avec 2,0 km de voies ferrées par 100 km² et un réseau total de 1018 km. La compagnie ŽRS, en Republika Srpska, transporte moins de 500 passagers par jour pour un coût total de 20 M BAM, soit 10 M EUR par an (équivalent à 90 EUR par aller-retour). Si la compagnie est subventionnée pour compenser ses pertes et dispose de subventions croisées du fret, les investissements dans le réseau et dans la maintenance demeurent faibles.
- Projets: Le plan économique et d'investissement de l'UE prévoit la finalisation à 75 % du corridor Vc, y-inclus le rail, d'ici 2024. A ce titre, plusieurs projets, en cours, sont financés dans le cadre du CIBO: (i) la réhabilitation des tronçons **Doboj Maglaj** (23,5 km) et **Jelina-Zenica** (9 km) sur la ligne Šamac Sarajevo (coût total de 129 M EUR, dont 86 M EUR de prêts de la BEI et 1 M EUR de subventions); (ii) la réhabilitation de la ligne **Sarajevo Podlugovi** (25 km), qui couvre 33 % de la population de Bosnie-Herzégovine et est adjacente à de nombreuses usines et mines (prêt de 21,9 M EUR de la BEI et subvention de 0,6 M EUR); (iii) la réhabilitation de la ligne **Samac Doboj –Rjecica** (coût total de 160,3 M EUR, dont un prêt de la BEI de 40 M EUR, un prêt de la BERD de 37 M EUR et une subvention d'investissement de l'UE de 83 M EUR).

## 2. <u>Etat des lieux du transport routier</u>

- Réformes structurelles: L'alignement avec l'acquis européen est partiel, notamment en matière de sécurité routière, de transport de marchandises dangereuses, et de législation sur les marchés internationaux de transport de passagers et de marchandises. Le réseau routier bosnien est, pour l'heure, entièrement public. La construction et la maintenance des autoroutes sont gérées par Autoceste FBiH en Fédération de Bosnie-Herzégovine et Autoputevi RS en Republika Srpska.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Les routes bosniennes, classées 109e sur 137 par le WEF en matière de qualité des infrastructures, souffrent d'une importante carence d'investissements dans les dépenses de maintenance. Plus de 46 % du corridor Vc est finalisé ou en cours de construction (155 km sur 355 km). Les routes du corridor qui n'ont pas encore été réhabilitées présentent une déclivité importante, des virages dangereux, une chaussée en mauvais état et sont insuffisamment larges causant des embouteillages, et une forte accidentologie routière (78 morts par million d'habitant).
- Investissement et densité du réseau : Le réseau routier, peu dense (17 km par 100 km² en 2019), est composé de routes régionales (51 %), nationales (46 %) et d'autoroutes (2,3 %). Le financement du réseau autoroutier est principalement assuré par le prélèvement de droits d'accise sur le carburant (0,15 BAM par litre, soit 0,09 EUR) et par un dispositif de péages routiers.
- Projets: Le corridor Vc a bénéficié de près d'1,65 Md EUR de prêts de la BEI et de la BERD (77,7 % du montant total) et de 235,1 M EUR de subventions de l'UE (11,1 %) dans le cadre du CIBO (coût total du corridor estimé à 3,7 Mds EUR). Plusieurs projets y sont notamment en cours: (i) le tronçon Kvanj-Buna (5,2 km), sur la section Mostar sud Pocitelj, sélectionné en 2020 au titre de l'agenda connectivité (coût total de 106,3 M EUR, dont un prêt de 83,6 M EUR de la BEI et 20,7 M EUR de subventions UE); (ii) la section Buna Pocitelj et le tunnel Zenica Donja Gracanica dans le cadre du CIBO (prêt de 80 M EUR de la BERD et 65 M EUR de subventions UE); (iii) la section Poprikuše Medakovo (prêt de 340 M EUR de la BEI). Sur la route 2a, un projet prévoyant la construction d'un passage frontalier avec la Croatie, d'un pont sur la rivière Sava, et des interconnexions routières sur la section Banja Luka-Gradiska est financé dans le cadre du CIBO (65 M EUR de prêts de la BEI, 3,1 M EUR de subventions UE). En mars 2021, la Bosnie-Herzégovine a signé un accord avec la Turquie pour la construction de la section bosnienne de l'autoroute Sarajevo Belgrade (l'article 5 de l'accord ne spécifiant pas les modalités de financement).



## **Bulgarie**

Le transport terrestre en que	elques indicateurs
Répartition modale terrestre des passagers (2019)	98 % route ; 2 % train
Répartition modale marchandises (2019)	47 % route ; 21 % rail
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2018)	3,7 km pour 100 km <sup>2</sup>
Indicateur WEF (qualité des infrastructures ferroviaires)	58 <sup>e</sup> sur 101; score de 3,0 sur 7
Investissements dans les infrastructures ferroviaires (2019)	0,3 % du PIB
Vitesse moyenne des trains de passagers	91,6 km/h sur les lignes principales
Densité du réseau routier (2017)	18,3 km par 100 km²
Réseau autoroutier	831 km (4 %)
Indicateur WEF (qualité des infrastructures routières)	93 <sup>e</sup> sur 137 ; score de 3,4 sur 7
Investissements dans les infrastructures routières (2019)	0,9 % du PIB
Dépenses dans la maintenance routière (2019)	212 M EUR (0,3 % du PIB)
Accidentologie routière (2020)	67 morts par million d'hab.

Si le secteur des transports en Bulgarie est marqué par un faible niveau d'investissement public, notamment en matière ferroviaire, il **devrait bénéficier de financements importants via le PNRR** (8,7 % de l'allocation totale du plan, soit 927 M EUR). La route demeure le moyen de transport privilégié par les passagers (98 % en 2019) et pour le fret (47 %). Le rail, délaissé par les passagers (seulement 2 %) au profit de l'autocar (13 %), gagne progressivement de l'importance pour le fret (de 17 % en 2010 à 21 % en 2019). Le secteur routier concentre la majorité des émissions de dioxyde de carbone (90 %). La part des ENR dans le secteur des transports a sensiblement augmenté depuis 2010, de 1,5 % à 9,1 % en 2019 (contre 8,4 % en moyenne dans l'UE). Le développement de l'intermodalité, la réduction

des externalités en matière de transport ainsi que la modernisation des infrastructures routières et ferroviaires du réseau RTE-T font partie des priorités définies au sein de la <u>stratégie intégrée dans le domaine du transport à l'horizon 2030</u>. Concernant le secteur ferroviaire, les documents stratégiques les plus récents sont le <u>programme de développement et d'exploitation des infrastructures ferroviaires 2020-2024</u> et le <u>programme annuel des infrastructures ferroviaires en 2021</u>.

## 1. Etat des lieux du transport ferroviaire

- Cadre réglementaire et libéralisation: Les réformes prioritaires du secteur concernent la modernisation des infrastructures, de la signalisation et du matériel roulant, l'amélioration du contrôle technique, la baisse des dépenses énergétiques et l'optimisation du taux d'occupation des trains. La compagnie publique la plus importante de transport ferroviaire de <u>fret</u> et de <u>voyageurs</u> est la BDZ. 11 compagnies ferroviaires privées ont des licences pour le fret, dont deux à capitaux étrangers (filiales de Deutsche Bahn et de Rail Cargo Austria). La BDZ a le monopole en matière de transport de passagers, pour lesquels le prix est très bas et fixé au kilomètre parcouru (le tarif habituel est de 21 BGN pour 200 à 240 km, soit 11 EUR). <u>L'Agence exécutive « Administration ferroviaire »</u> est le régulateur ferroviaire en charge de la mise en œuvre de la politique nationale et de l'octroi de licences aux opérateurs ferroviaires.
- Appréciation qualitative et accidentologie : La qualité du réseau ferré bulgare, évaluée par le WEF, décroît d'année en année du fait du manque d'investissement dans les infrastructures, de l'obsolescence du matériel roulant (âge moyen de 30 ans) et des défauts de signalisation. Classé 58e sur 101 (score de 3,0 sur 7 contre 3,1 en 2015), la vitesse moyenne des trains sur les lignes principales est de 91,6 km/h pour les voyageurs et 75,3 km/h pour le fret. La filiale de la compagnie BDZ en charge du transport de passagers dispose de 599 wagons (dont 391 sont fonctionnels) et de 242 locomotives (dont seulement 70 sont sur les rails).
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferroviaire, géré par la Compagnie nationale des infrastructures ferroviaires (NRIC), est relativement dense, avec 3,7 km de voies par 100 km² (6 456 km de voies dont 71,3 % sont électrifiées). L'investissement dans les infrastructures ferroviaires demeure très faible, à 0,3 % du PIB en 2019.
- Projets: Parmi les principaux projets: modernisation des tronçons ferroviaires de la ligne Sofia-Burgas, construction de lignes ferroviaires Bulgarie-Serbie et Bulgarie-Macédoine du Nord. Les sources de financement de ces projets sont les fonds de cohésion, la Facilité pour la relance et la résilience, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (pour les connexions avec les pays voisins). Le dernier projet de PNRR de la Bulgarie prévoit près de 870 M EUR d'investissements dans le secteur ferroviaire et urbain (numérisation, réhabilitation, mise en place du système SCADA, achat de matériel roulant). Parmi les entreprises ayant pris part à des projets ferroviaires en Bulgarie: Alstom, Thalès, Egis (France), Terna (Grèce), Eisenbahn-und Bauplanungs-GmbH (Allemagne), Typsa (Espagne), Porr (Autriche).

### 2. Etat des lieux du transport routier

- Cadre réglementaire: La <u>loi sur le transport automobile</u> et le <u>règlement 11 sur le transport automobile de voyageurs et de marchandises</u> sont les principaux textes de loi régissant le secteur routier. L'<u>Agence de sécurité routière</u> a pour objectif, en 2021, l'évaluation de la sécurité du réseau routier et l'analyse de la transposition du cadre législatif de l'UE en matière de sécurité routière.
- Appréciation qualitative et accidentologie: La qualité des routes bulgares a progressé depuis 2011, passant de 136° sur 137 à 93° en 2018 selon le WEF. Une grande partie du TRM (77 %) est dédiée au transport international de marchandises (dont le transit et le cabotage) du fait de la position géographique centrale de la Bulgarie en termes de transit et de sa proximité avec la Turquie.
- Investissement et densité du réseau : Le réseau routier est peu dense (18,3 km par 100 km²) mais est principalement constitué de routes nationales (4 % d'autoroutes, 410 km construits depuis l'adhésion). Le réseau routier est financé par le système de péage électronique (comprenant 295 points stationnaires de contrôle utilisant des signaux GNSS), mis en place par Kapsch Traffic Solutions en 2018 à la suite d'une étude élaborée par la Banque mondiale.
- Projets: Les principaux projets routiers pour l'exercice 2021-2027 concernent le réseau RTE-T, dont l'état d'avancement est d'environ 50 % en Bulgarie: finalisation de l'autoroute Struma (reliant Sofia à la frontière grecque), contournement de Gabrovo, autoroute Roussé Veliko Tarnovo, modernisation de la route E-79 Vidin Botevgrad, ainsi que la construction de l'autoroute 'mer Noire'. La Bulgarie compte financer ces projets dans le cadre du programme opérationnel 'Transport' (montant estimé à 1,9 Md EUR). Le Conseil des ministres a pris, en juin 2021, la décision d'accorder une ressource financière de 81,2 M BGN (41,5 M EUR) provenant du budget de l'Etat pour la réalisation des travaux des constructions de l'autoroute Hemus (Sofia-Veliko Tarnovo-Varna) dont la finalisation est en principe prévue en 2024. Plusieurs projets routiers sont inclus dans la dernière version du PNRR: renforcement de la sécurité routière (6,1 M EUR), développement de systèmes de transport urbain écologiques (51,1 M EUR).



# Croatie

Le transport terrestre en quelo	ques indicateurs
Répartition modale terrestre des passagers (2019)	97,6 % route ; 2,4 % rail
Répartition modale marchandises (2019)	70,7 % route ; 22,8 % rail ; 6,5 % fluvial
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2018)	4,7 km pour 100 km <sup>2</sup>
Indicateur WEF (qualité des infrastructures ferroviaires)	70 <sup>e</sup> sur 101; score de 2,8 sur 7
Investissements infrastructures ferroviaires (2019)	0,2 % du PIB
Vitesse moyenne des trains	59 km/h
Densité du réseau routier (2018)	47,7 km par 100 km²
Réseau autoroutier	1 307 km soit 4,9 %
Indicateur WEF (qualité des infrastructures routières)	19 <sup>e</sup> sur 137 ; score de 5,5 sur 7
Investissements dans les infrastructures routières (2019)	0,7 % du PIB
Dépenses de maintenance routière (2019)	257 M EUR soit 0,4 % du PIB
Accidentologie routière (2019)	73 morts par million d'hab.

Au carrefour de deux corridors majeurs, le corridor méditerranéen et le corridor Rhin-Danube, et de l'autoroute Adriatique-Ionienne (EUSAIR), la Croatie a initié un programme d'investissement ferroviaire ambitieux (4,5 Mds EUR d'investissements prévus d'ici 2030), soutenu par le PNRR (11 % du plan dédié aux transports, soit 727 M EUR). Le secteur des transports en Croatie est encore largement dominé par la route, tant pour les passagers (97,6 %) que pour le fret (70,7 %). Le secteur ferroviaire, dont les infrastructures sont vieillissantes (taux d'électrification limité à 37 % et seulement 10 % de doublevoies), est, pour l'heure, délaissé par les passagers (2,4 %) au profit de l'autocar (13,4 %).

Si la part des ENR dans le secteur des transports progresse (6,3 % en 2019), elle demeure en deçà de la moyenne de l'UE (8,4 %). La <u>stratégie nationale pour les transports 2017-2030</u>

**intègre les problématiques de l'intermodalité** (création d'un réseau de terminaux intermodaux) et du **verdissement des transports** (réduction des externalités, biocarburants, efficacité énergétique, protection de la biodiversité).

## 1. <u>Etat des lieux du transport ferroviaire</u>

- Cadre réglementaire et libéralisation: Le cadre législatif est composé de la loi sur les contrats ferroviaires (1996), la loi sur la réglementation du marché ferroviaire (2017) et de la loi sur la sécurité et l'interopérabilité du réseau (2020). En 2005, l'entreprise nationale des chemins de fer (HZ Holding) a <u>été subdivisée en quatre entités distinctes et autonomes</u>: HŽ Infrastruktura (infrastructures), HŽ Cargo (fret), HŽPP (passagers) et HŽ Vuča Vlakova (matériel roulant), cette dernière ayant été <u>dissoute en 2012</u> en raison de dettes trop importantes. Le marché ferroviaire croate compte 13 opérateurs de fret et un seul opérateur pour le transport de passagers (HŽPP). L'agence nationale des communications (<u>HAKOM</u>) est l'autorité nationale de régulation des activités ferroviaires.
- Appréciation qualitative et accidentologie: La qualité du réseau ferré croate, évaluée par le WEF (70° sur 101) décroît du fait du manque d'investissement (0,2 % du PIB en 2019) et de maintenance pendant plusieurs décennies. La réduction de la vitesse moyenne, à 59 km/h, a contribué à la baisse de la qualité des services (dernier dans l'UE en matière d'efficacité des services) et au report du trafic vers le secteur routier. En 2020, seuls 17,5 % du réseau permettent des vitesses supérieures à 100 km/h. Plus de 39 % des 28 accidents ferroviaires ont concerné des passages à niveau en 2019.
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferroviaire est dense, avec 4,7 km de voies par 100 km² (2 617 km de voies dont seulement 37,1 % électrifiées et 10 % de double voies), et nécessite d'importants frais de maintenance. Le taux d'achèvement du réseau principal RTE-T est faible, à 5 % (2017). Le programme d'investissement ferroviaire (4,5 Mds EUR), soutenu par le PNRR (727 M EUR), devrait permettre de moderniser 750 km de voies ferrées (29 % du réseau).
- Projets: Dans le cadre du réseau RTE-T, deux grands projets ferroviaires sont prévus sur les lignes Rijeka Zagreb Budapest (subvention de 311 M EUR de l'UE et financement de 55 M EUR de la BEI pour le tronçon Leskovac Karlovac) et Ljubjana Zagreb. La BEI a financé 3 autres projets ferroviaires depuis 2018: les sections Zaprešić Zabok (2018), Vinkovci frontière serbe (2019), et l'achat de matériel roulant (2020). Le PNRR, approuvé en juillet 2021, prévoit une digitalisation des lignes, la construction d'une vingtaine d'ouvrages (ponts, viaducs) sur le réseau, et la reconstruction de plusieurs tronçons: Dugo Selo Novska (140 M EUR), Ostarije Knin Split (40 M EUR), Zagreb Kustosija Zagreb ZK Zagreb GK (29 M EUR).

## 2. Etat des lieux du transport routier

- Cadre réglementaire: Le ministère de la Mer, des Transports et des Infrastructures élabore les politiques et les réglementations en matière de transport routier, approuve les projets de développement et de maintenance, et supervise les 3 entreprises publiques: Croatian Roads (HC; gère les autoroutes nationales), Croatian Motorways (HAC; gère les autoroutes) et Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ). Le cadre réglementaire est défini par la <u>loi sur les routes</u> (2011) et ses <u>amendements</u>. Deux concessions existent sur le réseau autoroutier: Bina-Istra (dont Bouygues Travaux Publics est actionnaire) et Autocesta Zagreb Macelj. Un projet de réforme du secteur routier (restructuration financière, gestion des entreprises publiques, renforcement des capacités) <u>est financé par la Banque mondiale</u>.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Les routes croates sont de bonne qualité, classées 19° sur 137 par le WEF (score de 5,5 sur 7) et 8° sur 28 en Europe par la Commission européenne. Le nombre de morts sur les routes demeure très élevé à l'échelle de l'UE, avec 73 morts par million d'habitants en 2019.
- Investissement et densité du réseau : Le réseau routier est dense (48 km par 100 km²), comporte une part élevée d'autoroutes (4,9 %), et fait l'objet d'importantes dépenses de maintenance (257 M EUR en 2019, soit 0,4 % du PIB). Une grande partie du réseau RTE-T a été finalisée. Le réseau routier est gratuit, à l'exception des autoroutes financées par un système de péage. A noter que le PNRR prévoit une digitalisation du péage, avec une interopérabilité avec les systèmes de télépéage existant dans l'UE.
- Projets: Le PNRR croate se concentre principalement sur le secteur ferroviaire, aucun grand projet d'infrastructure routière n'y étant inclus. Deux grands projets sont actuellement en cours: (i) la construction du pont de Pelješac, financée par l'UE et par la BEI (515 M EUR dont 357 M EUR de fonds européens et 63 M EUR de la BEI); (ii) Phase 2B1 de l'autoroute d'Istrie par Bouygues Travaux Publics (doublement à 2x2 voies entre Rogovići et Vranja). La BERD a accordé en 2020 un financement de 55 M EUR pour financer les segments non-finalisés du corridor Vc en Croatie (Pont d'Halasica Beli Manastir et Beli-Manastir frontière hongroise).



# Kosovo

Le transport terrestre en que	elques indicateurs
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2018)	3,1 km pour 100 km²
Taille du réseau ferroviaire	430 km, dont 333 km pour les passagers
Evolution du transport ferroviaire de marchandises et de biens entre 2011 et 2019	-66 % de passagers transportés ; -59 % de biens transportés
Coût approximatif du projet Route 10	208 M EUR, 3,1 % du PIB
Vitesse maximale des trains	De 30 à 70 km/h
Densité du réseau routier (2017)	21,85 km par 100 km²
Part des autoroutes (2020)	5,8 %
Investissements dans les infrastructures routières : coût total de la route 7	830 M EUR, 12,1 % du PIB
Dépenses de maintenances (2016)	9,1 M EUR (0,15 % du PIB)
Accidentologie routière (2020)	43 morts par million d'hab.

Si le Kosovo n'est pas encore traversé par des corridors paneuropéens, deux projets routiers majeurs, d'un coût total estimé à 1,5 Md EUR, ont été finalisés en 2013 et en 2019 : la route 7 permet désormais de relier par autoroute la capitale Pristina à la frontière albanaise en moins de 3h tandis que la route 6 offre une interconnexion autoroutière avec la Macédoine du Nord malgré une topographie difficile. Plusieurs projets structurants, aussi bien routiers que ferroviaires, compléteront le raccordement au réseau RTE-T et favoriseront un rapprochement avec les pays voisins : le projet d' « autoroute de la paix » (1 Md EUR), entre Pristina et Nis (Serbie), reliera le Kosovo au corridor paneuropéen X, tandis que la réhabilitation de la route 10 ferroviaire permettra un accès aux corridors VIII et X. Si le

maillage du réseau routier s'est significativement amélioré grâce à la finalisation des routes 6 et 7, le réseau ferroviaire demeure largement obsolète, non électrifié et largement déconnecté, une seule ligne ferroviaire internationale étant opérationnelle (Pristina – Skopje). Le développement du réseau ferroviaire, les problématiques de l'intermodalité et de verdissement des transports sont incluses dans la <u>stratégie nationale pour le transport multimodal 2015-2025</u>.

- 1. Etat des lieux du transport ferroviaire
- Cadre réglementaire: Le cadre réglementaire est défini par <u>la loi n°04/L-063</u> sur les rails (2020). La compagnie nationale des chemins de fer a été divisée en 2011 en deux entités distinctes: <u>Infrakos</u> (gestion, développement et maintenance des infrastructures) et <u>Trainkos</u> (opérations passagers et marchandises). L'autorité de régulation ferroviaire, indépendante, est chargée de la sécurité ferroviaire et de l'ouverture du marché.
- Appréciation qualitative et accidentologie: La vitesse maximale des trains est comprise entre 30 et 70 km/h selon les lignes, en raison de la dégradation du réseau. L'investissement dans les infrastructures ferroviaires (4,04 M EUR en 2014) est à mettre en perspective avec les besoins de financement estimés par le gouvernement (16 M EUR annuels pour l'investissement et la maintenance). Sur les onze locomotives diesel de Trainkos<sup>9</sup>, trois ne sont pas opérationnelles. La majorité des accidents ferroviaires est liée aux passages à niveau (15 sur 19 en 2018).
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferroviaire est relativement dense (3,1 km par 100 km²), avec 430 km de voies dont 97 km exclusivement destinées au transport de marchandises, mais n'est pas électrifié. La connectivité régionale est très faible : il n'existe pas de ligne ferroviaire directe reliant le Monténégro et l'Albanie, et les deux lignes connectées au réseau serbe ne sont pas fonctionnelles.
- Projets: La réhabilitation de la route ferroviaire 10 (256 km dont 149 km au Kosovo), qui fait partie du réseau RTE-T élargi, permettra l'accès au corridor VIII en Macédoine du Nord et au Corridor X en Serbie. Le projet est divisé en trois phases: Fushe Kosove frontière nord macédonienne (Phase 1); Fushe Kosove Mitrovice (Phase 2) et Mitrovice frontière serbe (Phase 3). Son coût total est estimé à 208 M EUR (3,1 % PIB). La phase 1, débutée en juillet 2019, connaît des retards importants. Elle a été financée dans le cadre du CIBO, avec des prêts de la BERD et de la BEI (40,1 M EUR de prêts; 42,2 M EUR de subventions). La passation de contrat relative aux travaux prévus dans le cadre de la phase 2 est en cours et l'étude de faisabilité portant sur la phase 3 vient de débuter. Cette dernière phase n'est pas encore financée et nécessite des investissements supplémentaires. Ce projet fait partie des projets phares prévus dans le cadre du plan économique et d'investissements de l'UE pour les Balkans occidentaux. En outre, un protocole d'accord a été signé avec le gouvernement albanais sur la construction d'une ligne ferroviaire reliant Prizren et Durrës (Albanie). Enfin, la conception d'un projet de ligne ferroviaire (route 7) Fushë Kosovë Podujevë Serbie est en cours.
  - 2. Etat des lieux du transport routier
- Réformes structurelles: Le ministère des Infrastructures est chargé de la maintenance des autoroutes et des routes régionales et pilote le conseil de sécurité routière, établi en 2018. La 1ère phase du lancement de la stratégie sécurité routière 2021-2030 est en cours. La transposition de l'acquis européen demeure, à ce stade, incomplète, notamment sur le droit des passagers, les chronotachygraphes numériques ou encore le marché international du transport de marchandises.
- Appréciation qualitative et accidentologie : Le taux de mortalité routière a diminué de -55 % entre 2010 et 2020, pour s'établir à 43 morts par million d'habitant en 2020. A noter que le gouvernement a mis en place des dispositifs de signalisation sur 912 km de routes nationales et régionales en 2020. Les dépenses de maintenance demeurent faibles, à 0,15 % du PIB en 2016 (9,1 M EUR).
- Investissement et densité du réseau : Le développement des routes a été une priorité d'investissement du gouvernement depuis une dizaine d'années, avec deux projets conséquents : la route 7 Pristina Albanie et la route 6 Pristina Macédoine du Nord, dont le coût total s'élève respectivement à près de 12,1 % et à 9,6 % du PIB. Relativement dense (21,85 km par 100 km2), le réseau routier comporte une large proportion d'autoroutes (5,8 %) non payantes pour l'instant.
- Projets: Le <u>prolongement de la route 7</u>, reliant Pristina Merdare (frontière serbe) constitue le principal projet autoroutier du Kosovo. Ce projet forme, avec le projet autoroutier Merdare-Nis en Serbie, l' « autoroute de la paix », incluse dans les priorités du plan économique et d'investissement de l'UE pour les Balkans occidentaux. Une fois finalisée, l'autoroute permettra un raccordement au corridor routier X. La section Pristina-Merdare est financée dans le cadre du CIBO, à hauteur de 204,7 M EUR (77 M EUR de prêts de la BERD, 77 M EUR de prêts de la BEI et 43,2 M EUR de subventions). Le début des travaux n'est toutefois pas attendu avant 2024. La section Kijevë Zahaq de la route N9 reliant Pristina à Pejë, qui s'intègre au **projet de route 6b reliant Pristina à Podgorica** (Monténégro), est également financée dans le cadre du CIBO (143,2 M EUR, dont 70 M EUR de prêts de la BEI, 50 M EUR de la BERD et 3,2 M EUR de subventions UE).



DIRECTION GÉNÉRALE

# Macédoine du Nord

Le transport terrestre en que	elques indicateurs
Répartition modale terrestre des passagers (2019)	99,5 % route ; 0,5 % train
Répartition modale terrestre des marchandises (2019)	96,7 % route ; 3,3 % rail
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2019)	2,5 km pour 100 km <sup>2</sup>
Indicateur WEF (qualité des infrastructures ferroviaires)	85 <sup>e</sup> sur 108; score de 2,2 sur 7
Vitesse moyenne des trains (2014)	48 km/h
Age moyen des locomotives (2018)	36 ans
Taux d'électrification des lignes (2019)	34,3 %
Densité du réseau routier (2020)	55,2 km par 100 km²
Indicateur WEF (qualité des infrastructures routières)	88 <sup>e</sup> sur 140 ; score de 3,5 sur 7
Part d'autoroutes dans le réseau routier (2020)	2 %
Investissements dans les infrastructures routières (2019)	2,1 % du PIB
Accidentologie routière (2019)	60 morts par million d'hab.

La Macédoine du Nord est au carrefour de deux corridors routiers et ferroviaires internationaux (corridor VIII et corridor X). La route est, de loin, le moyen de transport privilégié par les passagers (99,5 % du transport terrestre en 2019) et pour les marchandises (96,7 %). Le réseau ferroviaire a progressivement été délaissé par les passagers (253 000 passagers en 2020 contre 6,8 M en 1986) et les marchandises, du fait d'un sous-investissement chronique et de la baisse de la qualité des services : faible électrification des lignes (seulement 34 % du réseau en 2019), matériel roulant obsolète (âge moyen des locomotives de 36 ans). La route concentre la quasi-totalité des émissions de dioxyde de carbone (99,4 %), la consommation d'énergies renouvelables dans le secteur des transports étant négligeable et limitée aux

biodiesels (seulement 130 tonnes d'équivalent pétrole en 2017). La stratégie pour les transports 2018-2030, financée par l'UE, inclut les problématiques de l'intermodalité et du verdissement des transport et propose un plan d'action structuré autour de 4 axes (acquis, RTE-T, sûreté, externalités).

## Etat des lieux du transport ferroviaire

- Réformes structurelles : L'alignement avec l'acquis européen progresse, avec la séparation de l'entreprise de chemins de fer en 2007 en 2 entités distinctes, pour l'heure publiques<sup>10</sup> (infrastructures et opérations). Le processus d'alignement doit être consolidé par : (i) la subdivision de Macedonian Railways Transport (opérations) en deux entités (fret, passagers), (ii) la finalisation de deux accords de coopération ferroviaire transfrontaliers avec la Grèce (protocoles d'accord déjà signés avec la Serbie), (iii) l'ouverture du marché aux opérateurs étrangers, (iv) la mise en place du comité chargé des enquêtes sur les accidents ferroviaires.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Le réseau ferré est classé 85e sur 108 par le WEF (2017) en matière de qualité des infrastructures. Sous-financé depuis trois décennies, le réseau et le matériel roulant sont vieillissants et peu fonctionnels. Les wagons de fret sont en mauvais état (760 wagons sur 1311 sont hors service, soit 58 %) et ont un âge moyen de 42 ans. Les locomotives (âge moyen de 36 ans) sont principalement des locomotives diesel (69 %). A noter l'acquisition, en 2014, de 6 nouveaux trains (4 diesel et 2 électriques) auprès de l'entreprise chinoise CSR Corporation (25 M EUR), financée par la BERD. Le prix d'un billet de train est peu élevé (entre 0,025 EUR/km et 0,031 EUR/km). L'accidentologie demeure élevée compte tenu de la taille du pays (81 accidents en 2019, dont 19 déraillements et 7 accidents de passage à niveau).
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferré macédonien est peu dense, avec 2,5 km de voies ferrées par 100 km² et un réseau total de 628 km (dont seulement 34 % électrifiées). Le réseau est peu intégré régionalement, en témoigne l'absence d'interconnexion avec les réseaux ferroviaires bulgare et albanais. Les dépenses de maintenance sont faibles (entre 1,8 M EUR et 3,6 M EUR par an entre 2011 et 2016) au regard des besoins réels (entre 16 et 21 M EUR nécessaires sur la même période).
- Projets: Deux grands projets d'infrastructures ferroviaires sont à relever sur le corridor VIII. A l'Est, la construction d'une ligne Kumanovo-frontière bulgare est financée dans le cadre du CIBO (78,3 M EUR de subventions, 191 M EUR de prêts de la BERD) et permettra un débouché ferroviaire vers la mer Noire (Varna). A l'Ouest, le projet de ligne Kičevo-frontière albanaise, devant permettre de relier le port de Durrës, a été approuvé par le gouvernement en septembre 2020. Plusieurs projets sont financés sur le corridor X dans le cadre du CIBO, dont la modernisation de la ligne Tabanovce – Gevgelija (prêt de 103 M EUR de la BERD).

## Etat des lieux du transport routier

- Réformes structurelles : Bien que l'acquis communautaire soit presque entièrement transposé, des réformes sont toutefois attendues, pour : (i) l'harmonisation des normes de conception des routes ; (ii) la standardisation des limites de charge, des poids et dimensions des véhicules ; (iii) l'élargissement des modalités de recouvrement des coûts d'infrastructure ; (iv) l'amélioration de la disponibilité et de la qualité des services de transport ; et (v) l'amélioration de la sécurité routière.
- Appréciation qualitative et accidentologie : Les routes, 88e sur 140 par le WEF en matière de qualité des infrastructures, souffrent d'un manque de dépenses de maintenance (seulement 13 M EUR par an entre 2012 et 2016). La mise en place des corridors verts a permis d'améliorer très significativement la gestion frontalière et de pallier les insuffisances logistiques : le temps d'attente des camions à la frontière grecque (Bogorodica) est ainsi passé de 427 minutes en 2017 à 10 minutes en juillet 2021, et de 115 minutes à la frontière serbe (Tabanovce) à 40 minutes. Le nombre de personnes tuées sur la route s'établit à 60 par million d'habitants, contre 95 en 2013.
- Investissement et densité du réseau : Si le réseau routier est dense (55,2 km par 100 km² en 2020), il est principalement constitué de routes locales (65 %) et régionales (26 %), et compte 2 % d'autoroutes. Le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques, inexistant jusqu'en 2018, est actuellement développé par l'entreprise autrichienne EVN (seulement 40 bornes dont 4 construites).
- Projets: Sur le corridor VIII, un projet de voie express Rankovce-Kriva Palanka, financé par la Banque mondiale (58 M EUR) devrait être finalisé en 2021. La réhabilitation et la modernisation (3 voies) de la route reliant Kriva Palanka à la frontière bulgare est en cours, financée dans le cadre du CIBO (prêt de 10 M EUR de la BERD, 2,5 M EUR de subventions). Plusieurs tronçons du projet autoroutier Goštivar-Kičevo sont également financés dans le cadre du CIBO (79 M EUR de la BERD, 22 M EUR de subventions). Le chantier autoroutier Kičevo-Ohrid (prêt de l'Exim Bank chinoise) a débuté en 2014, mais n'est pas finalisé. Sur le corridor X, le projet d'autoroute **Skopje-Blace** (frontière kosovare), en préparation, est également financé par le CIBO (prêt de 73 M EUR de la BERD, 30 M EUR de subventions). La voie express **Štip-Radovis**, financée par la BERD, a été ouverte en juin 2021 et permet désormais de relier l'autoroute Miladinovci-Štip ouverte en 2019 (prêt de l'Exim Bank chinoise).



# Monténégro

Le transport terrestre en que	elques indicateurs
Répartition modale terrestre des passagers (2019)	63 % route ; 37 % rail
Répartition modale terrestre des marchandises (2019)	38 % route ; 62 % rail
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2018)	1,9 km pour 100 km²
Indicateur WEF (qualité des infrastructures ferroviaires)	63 <sup>e</sup> sur 101; score de 2,9 sur 7
Investissements dans les infrastructures ferroviaires (2019)	0,3 % du PIB
Taux d'électrification des voies ferrées	90 %
Vitesse maximale des trains	Entre 50 et 80 km/h
Densité du réseau routier (2018)	67,2 km par 100 km²
Indicateur WEF (qualité des infrastructures routières)	88e sur 137 ; score de 3,5 sur 7
Investissements dans les infrastructures routières (2020)	3,0 % du PIB
Accidentologie routière (2019)	76 morts par million d'hab.

Le développement et la maintenance des infrastructures ferroviaires et routières sont contraints par la **topographie difficile du Monténégro**, qui nécessite des investissements et des dépenses accrus. **Le rail y revêt une importance**, aussi bien pour le transport de personnes (37 %) que de marchandises (62 %), mais a enregistré une baisse importante de fréquentation<sup>11</sup> des passagers depuis les années 2000 en raison notamment de la dégradation de la section Belgrade – Bar (11 h de trajet contre 7 h auparavant). Dans le cadre de la procédure d'adhésion du Monténégro à l'Union européenne (statut de candidat), le chapitre 14, relatif à la politique des transports, a été ouvert en décembre 2015. Les problématiques de

l'intermodalité et du verdissement des transports ne font, à ce stade, pas l'objet de stratégies dédiées. La seule liaison intermodale du Monténégro se situe dans le port de Bar, mais l'absence de terminal intermodal et de raccordements avec les voies ferrées a entraîné un report vers le transport routier, qui prend en charge la majorité des flux de fret conteneurisés.

## 1. Etat des lieux du transport ferroviaire

- Réformes structurelles: Avec l'adoption de la loi sur les chemins de fer en 2013, de la loi relative à l'organisation et à l'efficacité des transports ferroviaires en 2014 et l'adoption récente de la loi relative à la sécurité et l'interopérabilité, le Monténégro a transposé le 3º paquet ferroviaire dans sa totalité et une partie du 4º (sécurité, interopérabilité, obligation de service public, délivrance des licences aux conducteurs de train et création d'un marché ferroviaire ouvert). L'entreprise historique a été divisée, au cours de la période 2008-2011, en 4 sociétés par actions, détenues majoritairement par l'État. L'autorité ferroviaire a délivré la première licence à un opérateur privé dans le transport du fret en 2020.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Le réseau ferré est classé 63e sur 137 par le WEF en matière de qualité des infrastructures. Après 30 ans de sous-investissements, les travaux de réhabilitation et de modernisation ont commencé en 2006: plus de 150 M EUR ont été investis dans le renouvellement des infrastructures et 30 M EUR dans la réparation et la modernisation du matériel roulant. Au total, plus de 52 % du réseau ferroviaire a été réhabilité. Le prix moyen du billet pour une centaine de km est de 5,20 euros (2<sup>nde</sup> classe). La vitesse des trains est de 75-80 km/h sur les tronçons réhabilités et de 50-70 km/h sur les tronçons non réhabilités.
- Investissement et densité du réseau: Le réseau ferré monténégrin est peu dense du fait de la topographie du pays, avec seulement 1,9 km de voies ferrées par 100 km² et un réseau total de 250 km (dont plus de 90 % sont électrifiées). Avec la mise en œuvre du <u>Programme national d'infrastructures ferroviaires 2018-2020</u> et <u>le nouveau programme 2021-2023</u>, le chemin de fer a reçu un soutien plus important, principalement via le CIBO la totalité des financements ayant été accordés par le BEI, la BERD, la KfW et les fonds IPA depuis 2013.
- Projets: Le réseau RTE-T élargi comprend une partie de la route ferroviaire 4 (frontière serbe-Bar) et de la route 2 (Podgorica-Tuzi-frontière albanaise). La ligne Vrbnica (SRB)-Bar, sur le corridor européen Belgrade/Bar, a été réhabilitée de la frontière serbe à la gare de Trebešica, y-inclus la rénovation de plusieurs dizaines d'ouvrages. Pour les 90 km restants, la documentation technique pour la mise en place d'un dispositif de signalisation et de sécurité a été finalisée<sup>12</sup>, tandis que la documentation pour la partie sud de la gare de Golubovci à Bar est en cours d'élaboration. A noter qu'EGIS prépare une étude de faisabilité et un avant-projet de réhabilitation de la connexion **Podgorica-Tuzi-frontière albanaise** (électrification, modernisation du système de signalisation et de sécurité).

## 2. Etat des lieux du transport routier

- Réformes structurelles: La reprise de l'acquis communautaire sur le transport routier (dont le transport des matières dangereuses, les chronotachygraphes numériques ou encore les mobilités intelligentes) demeure, à ce stade, incomplète. À noter l'adoption en 2019 d'une loi sur la sécurité routière, complétée par <u>une stratégie 2020-2022</u>. Le ministère de l'intérieur est la seule autorité compétente en matière de sécurité routière, en raison de l'absence d'agence dédiée.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Le réseau routier, classé 88e sur 137 par le WEF en matière de qualité des infrastructures, est vieillissant (près de la moitié des routes ont plus de 25 ans), et en mauvais état, notamment dans le nord du pays. Associées à une topographie difficile, ces routes constituent un frein au développement du pays et contribuent à la fragmentation de la chaîne de valeur agricole. Le corridor adriatique est de meilleure qualité mais ne permet pas de supporter l'afflux de véhicules en été. La mortalité routière par habitants a chuté mais demeure élevée, avec 76 morts/million habitants en 2019 (contre 104 en 2017 et 203 en 2007).
- Investissement et densité du réseau : Si le réseau routier est dense (67,2 km par 100 km² en 2017), La Serbie et le Monténégro ont signé en 2018 un protocole d'accord relatif aux investissements dans les infrastructures, fondement de l'AIG portant sur la connexion sur l'autoroute Belgrade Sud de l'Adriatique (Route 4).
- Projets: La route adriatique (100km) sur le corridor adriatique-ionien et une partie autoroutière de la liaison routière Bar-frontière serbe (Boljare) construite sur un tronçon (Smokovac-Mateševo) de 43 km par l'entreprise chinoise CRBC (prêt de l'Eximbank chinoise signé en 2014 pour un montant total de 944 M USD) sont les deux principaux projets autoroutiers au Monténégro. La liaison Bar Boljare est située, à titre principal («core»), sur le Corridor Européen TENT Orient-Est Med<sup>13</sup>, éligible au CIBO. Plusieurs études de faisabilité sont en cours et financées dans le cadre du CIBO<sup>14</sup> (6,8 M EUR).

<sup>14</sup> Dont 5,5 M EUR pour les études de conception, d'évaluation de l'impact environnemental et social et 1,3 M EUR pour la préparation d'une nouvelle étude de faisabilité portant sur la liaison Bar-Boljare (y inclus une analyse coûts-bénéfices).



SER Danube-Balkans 17

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Le rail concentrait 66 % des passagers-kilomètres terrestres en 2003 (répartition modale).

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Montant de l'investissement estimé à 64 M EUR.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Pour lequel la BERD est le lead IFI dans le cadre du CIBO.

# Roumanie

Le transport terrestre en que	elques indicateurs
Répartition modale terrestre des passagers (2019)	96 % route ; 4 % train
Répartition modale marchandises (2019)	69 % route ; 27 % rail
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2018)	4,7 km pour 100 km <sup>2</sup>
Indicateur WEF (qualité des infrastructures ferroviaires)	73 <sup>e</sup> sur 101; score de 2,6 sur 7
Investissements infrastructures ferroviaires (2018)	0,1 % du PIB
Vitesse moyenne des trains	43,8 km/h
Densité du réseau routier (2017)	37,5 km par 100 km²
Réseau autoroutier	806 km (1 %)
Indicateur WEF (qualité des infrastructures routières)	120e sur 137 ; score de 2,7 sur 7
Investissements dans les infrastructures routières (2018)	1,1 % du PIB
Accidentologie routière (2019)	96 morts par million d'hab.

Si le secteur des transports roumain est marqué par un très faible niveau d'investissement public, il devrait bénéficier de financements importants via le PNRR - 24 % du plan étant alloué au secteur (3,1 Mds EUR pour les infrastructures routières; 3,9 Mds EUR pour les infrastructures ferroviaires). La route demeure le moyen de transport terrestre privilégié pour les passagers (96 % du transport terrestre en 2019) et le fret (69 %). Le rail n'est que très peu usité par les passagers (4 %) au profit de l'autocar (15 %), tandis que le fret ferroviaire suit une tendance baissière (27 % en 2019 contre 52 % en 2000). Le secteur routier concentre 96 % des émissions de dioxyde de carbone. Si la part des ENR dans le secteur des transports progresse (7,4 % en 2019), elle demeure en deçà de la moyenne de l'UE (8,4 %).

Deux stratégies s'intéressent au développement durable et

à l'intermodalité: (i) la <u>stratégie nationale</u> pour le développement du transport durable 2020-2030 (ferroviaire, autoroutes, voies navigables); (ii) la <u>stratégie</u> pour le développement du transport intermodal jusqu'en 2020, pour l'heure non révisée.

## 1. Etat des lieux du transport ferroviaire

- Cadre réglementaire et libéralisation: Le plan directeur établit les priorités générales, les projets de modernisation (plus de 4 330 km) et d'électrification des voies ferrées (425 km), ainsi que d'acquisition de matériels roulants. L'autorité pour la réforme ferroviaire est chargée de la mise en œuvre des objectifs du plan directeur et de l'acquisition du matériel roulant (procédure d'achat de 20 rames en cours). La société publique CN CF CFR assure l'administration des réseaux de voies ferrées. Le marché ferroviaire, libéralisé en deux étapes (2001: marchandises / 2004: passagers), compte 33 opérateurs et est supervisé par le Conseil national de surveillance du secteur ferroviaire. Le régulateur national est l'Autorité ferroviaire roumaine (AFER).
- Appréciation qualitative et accidentologie: La qualité du réseau ferré roumain, évaluée par le WEF, décroît d'année en année du fait du manque d'investissement dans les infrastructures et de l'obsolescence du matériel roulant (âge moyen de 30 ans, les unités les plus récentes datant de 2011). Classé 73<sup>e</sup> sur 101 (score de 2,6 sur 7), la vitesse moyenne des trains de voyageurs continue de diminuer, passant de 60 km/h en 1980 à 43,8 km/h aujourd'hui et 16,0 km/h pour les trains de marchandises.
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferroviaire est dense, avec 4,7 km de voies par 100 km² (10 766 km de voies dont 4 361 km du réseau RTE-T et seulement 37,4 % électrifiées), et nécessite d'importants frais de maintenance. L'investissement dans les infrastructures ferroviaires demeure très faible, compris entre 0,1 % et 0,2 % du PIB entre 2000 et 2018. Par conséquent, les trafics de fret ferroviaire (principalement de matières premières, céréales, et matériel de transport) et de passagers ont significativement baissé.
- Projets: Le réseau ferroviaire national inclut deux corridors européens: le corridor « Méditerranée-est/Orient, reliant Prague à Athènes et le corridor « Rhin/Danube » reliant l'Allemagne à Constanta. Dans le cadre de la stratégie ERTMS 2030, les autorités roumaines devront mettre à niveau les douze tronçons du réseau RTE-T sur le territoire national, soit 1 433 km de voies. Parmi-eux, quatre sont déjà en chantier et deux autres tronçons se réaliseront via le PNRR. Les principaux projets d'investissement dans les infrastructures ferroviaires sont inclus dans le PNRR (13,3 % de l'allocation totale du plan, soit 3,5 Mds EUR sur les 3,9 Mds EUR d'investissements prévus pour le secteur à horizon 2025) : modernisation de 311 km de voies ferrées (réhabilitation, électrification, consolidation, construction de ponts, ERTMS niveau 2), électrification de 110 km de voies ferrées (sur les tronçons Constanta Mangalia et Videle Giugiu), réhabilitation de 153 km de voies ferrées (tronçons Bucarest Pitesti et Resita Voiteni), travaux de petite envergure sur 2163 km de voies pour augmenter de 15 % la vitesse moyenne des trains (452 M EUR), renouvellement du matériel roulant (modernisation de 100 wagons, achat de 12 trains à hydrogène, 20 trains électriques et modernisation de 30 locomotives électriques).

## 2. Etat des lieux du transport routier

- Cadre réglementaire: Le réseau routier roumain est entièrement public, géré par l'entreprise publique de l'administration des routes (CNAIR). Aucune concession ou privatisation n'est envisagée à ce jour. L'Inspectorat d'Etat pour le contrôle du transport routier est l'autorité en charge du contrôle et de la sûreté des véhicules, des activités de TRM, ainsi que de la tarification des routes nationales.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Les routes roumaines sont classées 120e sur 137 par le WEF en matière de qualité des infrastructures. Le TRM est en plein essor, le volume de marchandises transportées ayant été multiplié par 3 depuis 2010. Les routes roumaines sont les plus meurtrières de l'UE (96 morts par million d'habitants).
- Investissement et densité du réseau : Le réseau routier est dense (37,5 km par 100 km²) mais est principalement constitué de routes départementales et communales (1 % d'autoroutes). Les infrastructures routières souffrent de la faiblesse de l'investissement (1,1 % du PIB en 2018 contre 2,3 % en 2010), qu'il s'agisse de la construction de nouvelles infrastructures (seulement 596 km d'autoroutes construits depuis l'adhésion) ou de la maintenance.
- Projets: Plus de 10 % de l'allocation du PNRR est dédiée au développement du réseau routier (soit 3,1 Mds EUR). Parmi les projets: la construction de 434 km d'autoroutes, dont 324 km pour l'autoroute A7 parcourant la région roumaine de Moldavie, la construction de 52 stations électriques, des investissements dans les équipements de sécurité routière (radars, caméras, limitateurs de vitesse), la mise en place d'un système de fiscalité pollueur-payeur pour les poids lourds.
  - Le principal grand projet en cours est l'autoroute A3, reliant Bucarest à la frontière hongroise, en partie financée sur fonds européens (avec certains tronçons supervisés par Egis).



## **Serbie**

Le transport terrestre en quelques indicateurs		
Répartition modale passagers (2020)	95 % route ; 0,7 % train	
Répartition modale marchandises (2019)	69,5 % route ; 24,3 % rail	
Densité moyenne des lignes ferroviaires (2018)	4,3 km pour 100 km²	
Indicateur Banque mondiale (ferroviaire)	79 <sup>e</sup> sur 101; score de 2,2 sur 7	
Investissements dans les infrastructures ferroviaires (2019)	0,3 % du PIB	
Vitesse moyenne des trains	38 km/h	
Densité du réseau routier (2017)	50,6 km par 100 km²	
Indicateur WEF (routes)	100e sur 137 ; score de 3,2 sur 7	
Investissements dans les infrastructures routières (2019)	1,3 % du PIB	
Dépenses de maintenances en matière routière (2019)	343 M EUR (0,7 % du PIB)	
Accidentologie routière (2019)	76,5 morts par million d'hab.	

La Serbie, grâce à une position géographique favorable, au carrefour des corridors internationaux (corridor X routier et ferroviaire, corridor VII fluvial), est un pays de transit pour les voyageurs et les marchandises. La route est, de loin, le moyen de transport privilégié pour les passagers (95 % du transport terrestre en 2020) et pour les marchandises (68 %). Le rail, qui souffre d'un sous-investissement important, demeure peu usité par les passagers (seulement 5 %) et suit une tendance baissière pour le fret (24 % en 2020 contre 56 % en 2010). Le transport routier concentre 99 % des émissions de dioxyde de carbone et l'utilisation de biocarburants est quasi nulle. Dans le cadre de la procédure d'adhésion de la Serbie à

l'Union européenne (statut de candidat), le chapitre 14, relatif à la politique des transports, n'a pas été encore ouvert. Les problématiques de l'intermodalité et du verdissement des transports ne font pas l'objet de stratégies dédiées.

- 1. Etat des lieux du transport ferroviaire
- Réformes structurelles : L'alignement avec l'acquis européen progresse, avec l'adoption en 2018 d'une loi sur l'interopérabilité et l'adoption, à venir, de lois relatives la sécurité ferroviaire et à l'administration ferroviaire. La séparation de l'entreprise des chemins de fer serbes en 3 entités (infrastructures, passagers, fret), effective dès 2015, marque la libéralisation du marché (5 opérateurs).
- Appréciation qualitative et accidentologie: Le réseau ferré serbe est classé 79e sur 101 par le WEF en matière de qualité des infrastructures. Sous-financé depuis trois décennies, seuls 50 % du réseau peuvent supporter une charge à l'essieu compatible avec le fret en témoigne le report progressif du fret vers le TRM. En matière de transport de passagers, la dégradation de la qualité des services (annulations, qualité des gares) s'est traduite par une diminution de -60 % du nombre de voyageurs entre 2005 et 2017. La modernisation du matériel roulant, amorcée en 2010, s'est matérialisée par l'achat de 4 rames Stadler en 2021 (vitesse maximale de 200 km/h sur la section Belgrade-Novi Sad). Le prix moyen d'un billet (2<sup>nde</sup> classe) pour un trajet de 210 km est de 7,3 EUR.
- Investissement et densité du réseau : Le réseau ferré serbe est dense, avec 4,3 km de voies ferrées par 100 km² et un réseau total de 3 725 km (dont seulement 34 % électrifiées). Le plan d'investissement 2017-2021, dont les objectifs ont été prolongés dans la stratégie Serbie 2025, fait du rail une priorité. Près 3,5 Mds EUR d'investissements sont prévus dans le cadre de la stratégie Serbie 2025 (contre 500 M EUR investis entre 2014 et 2019). Les financements de la BEI et la BERD sont essentiels, avec 20 % des investissements dans les infrastructures ferroviaires.
- Projets: La rénovation de la ligne **Niš Dimitrovgrad (BG)** et celle **de Niš Brestovac Macédoine du Nord** ont bénéficié d'un financement de la BEI et de subventions dans le cadre du CIBO. A noter que les deux projets, ainsi que la construction du terminal multimodal de Batajnica, sont inclus dans l'agenda connectivité, et que la section Niš Brestovac est financée à hauteur de 79 % <u>par des fonds IPA II.</u> L'UE a financé la réalisation de l'étude de faisabilité de la modernisation de la ligne Belgrade Niš Macédoine du Nord et a annoncé, fin avril 2021, son intention de subventionner le projet. <u>Un programme de 102 M EUR de l'AFD et de la Banque mondiale</u> a été alloué à la modernisation d'une partie du réseau ferré serbe. Par ailleurs, la rénovation de la ligne **Belgrade Novi Sad Subotica Hongrie** (vitesse maximale de 200 km/h) a débuté : le tronçon Belgrade Novi Sad devrait être mis en service fin 2021, tandis que les travaux pour la section Novi Sad Subotica Hongrie devraient débuter mi-2021 et s'achever en 2024.
  - 2. Etat des lieux du transport routier
- Réformes structurelles : Le cadre législatif serbe reprend en partie l'acquis communautaire. La sécurité routière, la rationalisation de la maintenance des infrastructures routières et l'application du cadre légal demeurent les principaux enjeux de réforme.
- Appréciation qualitative et accidentologie: Les routes serbes, classées 100° sur 137 par le WEF en matière de qualité des infrastructures, souffrent d'une importante carence d'investissements dans les dépenses de maintenance (0,7 % du PIB en 2019). Si le cabotage demeure minoritaire (6 % du TRM en 2020)<sup>15</sup>, une majeure partie du TRM est destinée à l'export (40 %) et à l'import (39 %). La mortalité routière par habitants a chuté mais demeure supérieure à la moyenne de l'UE, avec 77 morts/million habitants en 2019.
- Investissement et densité du réseau : Si le réseau routier est dense (50,6 km par 100 km² en 2017), le pays ne compte que 963 km d'autoroutes (soit 1 km par 100 km²). Le financement du réseau routier est assuré par l'émission de vignettes annuelles et les recettes de 65 péages autoroutiers. Le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est très limité (6 bornes à Belgrade et une dizaine sur le corridor X), le marché n'étant pas encore développé (seulement 20 voitures électriques immatriculées).
- Projets: Les projets autoroutiers Niš Pločnik (subventionné à hauteur de 41,5 M EUR dans le cadre du CIBO) et Pristina (KOS) Merdare sont compris dans l'agenda connectivité. Associés à la section Merdare Niš, en phase de préparation d'AO et faisant l'objet d'un financement du CIBO (280 M EUR de la BEI, 265 M EUR de la BERD, 57,4 M EUR de subventions du CIBO), ils forment la future « autoroute de la paix » reliant la Serbie au Kosovo. La modernisation de l'axe routier du Corridor X est presque achevée, le contournement de Subotica étant encore en travaux. Sur le Corridor XI, la construction du tronçon Čačak-Požega est assurée par les entreprises chinoises CCCC et Shindong Hi-speed Group (mise en service prévue en 2021). La construction de la portion Požega Boljare, à la frontière du Monténégro, devrait également être réalisée par CCCC. Un consortium turco-américain (Enka-Bechtel) a remporté la construction de l'autoroute du Corridor de la Morava (112 km), qui reliera le corridor X et le corridor XI. L'entreprise turque Tasyapi a remporté la construction du tronçon autoroutier Požega Kotroman (63 km) qui reliera le corridor XI à la frontière avec la Bosnie-Herzégovine.

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> En tonnes-kilomètres par an.



SER Danube-Balkans

19