



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale du Trésor

Lettre des Balkans _____ occidentaux

Décembre 2024

Le transport dans les Balkans Occidentaux

Edito - Moderniser les transports, un défi capital pour les Balkans occidentaux

Les pays des Balkans de l'Ouest sont à la croisée des chemins en matière de transport. Malgré leur position stratégique, ces nations souffrent d'infrastructures vieillissantes, de connexions transfrontalières limitées et d'une dépendance aux énergies fossiles. Constaté régulièrement dans les rapports annuels de progrès de l'union européenne, cette situation entrave leur développement économique, creuse les disparités régionales et n'améliore pas leur empreinte environnementale.

Les transports publics routiers ne parviennent pas à répondre aux besoins croissants des populations urbaines, tandis que le réseau ferroviaire, autrefois pilier de la mobilité dans la région, est aujourd'hui en déclin avec une vitesse commerciale de moins de 50 km/heure, à quelques exceptions près.

Pourtant, les solutions existent. La transition vers des systèmes de transport durable, axés sur la modernisation ferroviaire, l'électrification, la digitalisation et l'intermodalité, pourrait transformer la région, réduire les distances et supprimer les temps d'attentes indécents aux frontières. Les principaux bailleurs de fonds sont mobilisés sur cette thématique importante dans le cadre de l'élargissement à l'UE et notamment l'Agence française de développement qui accompagne ces pays pour relever leurs nouveaux défis : modernisation, renforcement de la gouvernance et adaptation au changement climatique...

Par ailleurs, le Plan de croissance élaboré et mis en œuvre par l'Union européenne en 2024 pour les Balkans de l'ouest devrait pouvoir favoriser la mise en œuvre des programmes d'investissement et prioritairement sur le réseau prioritaire trans-européen (TEN-T).

Enfin, la prise de conscience de la nécessité de prendre un tournant décisif est bien partagée. Si la Serbie se démarque par des avancées notables, les autres pays affichent également une volonté de progresser, soutenus par les bailleurs de fonds et les initiatives européennes comme le réseau TEN-T porté et animé par le secrétariat de la communauté des transports UE-Balkans occidentaux basé à Belgrade.

Des perspectives de coopération importantes existent pour l'ingénierie française et les entreprises. Le contexte est porteur : la volonté affirmée depuis déjà plusieurs années de renforcement des liens entre la France et les pays de la région a permis, à l'appui de visites et d'échanges politiques et économiques de haut niveau, la signature de nombreux accords de coopération avec les pays de la région.

Pierre Grandjouan

Chef du Service économique régional des Balkans occidentaux

Table des matières

Introduction

Un réseau de transport relativement développé

- Des efforts au niveau national pour la Serbie, la Macédoine du Nord et le Monténégro
- Une interconnexion entre pays qui à tendance à se développer

Des infrastructures anciennes

- Modernisation et maintenance du réseau, enjeu prioritaire
- Des progrès mesurés
- Une insécurité proportionnelle à la vétusté du réseau

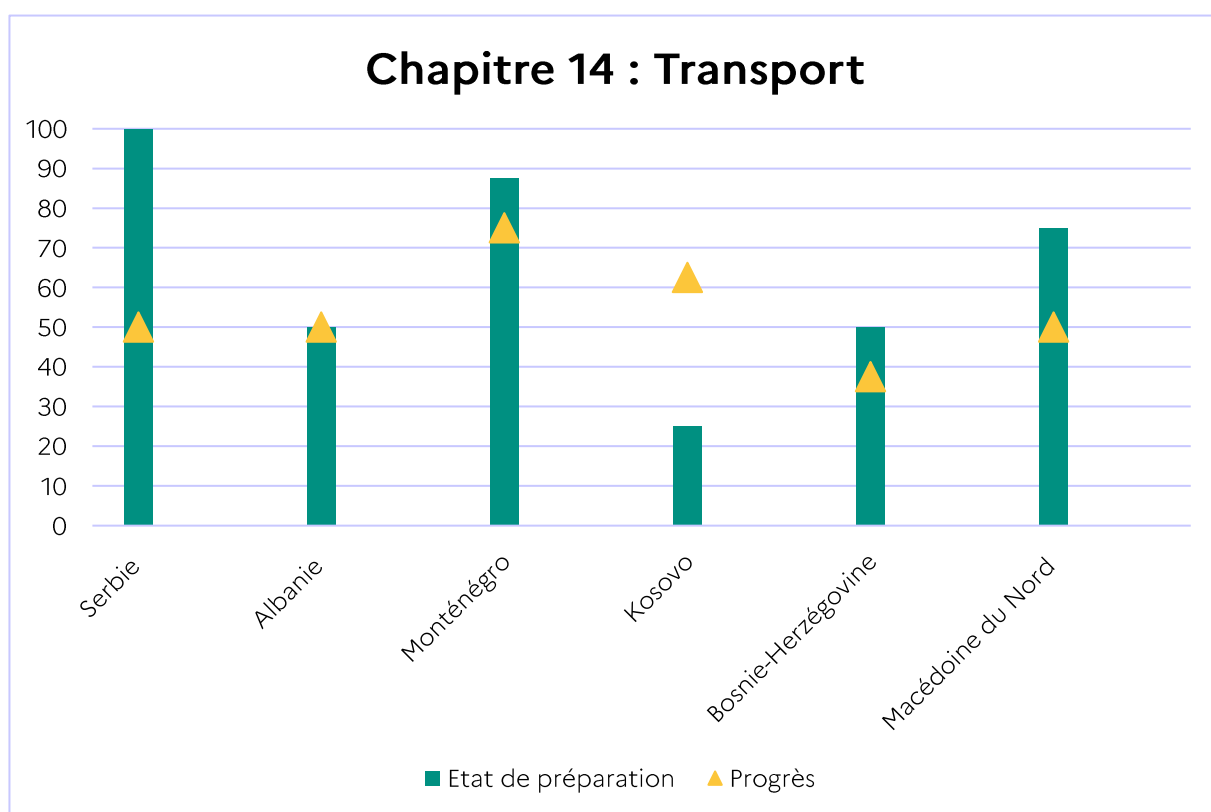
La résilience climatique : un enjeu majeur du secteur du transport

Conclusion

Annexes

Le transport dans les Balkans Occidentaux

Le secteur du transport est un enjeu clé et très signalé dans les derniers rapports de progrès de l'UE. Le graphique résume le positionnement des pays des Balkans par rapport au chapitre 14 à travers deux indicateurs : (1) l'état de préparation qui constitue en quelque sorte le chemin à parcourir pour s'aligner sur la politique de l'Union Européenne et (2) les évolutions du pays afin de montrer la dynamique récente des progrès.



Source : Rapport de Progrès, SER

La Serbie est le pays le plus avancé de la région comme les indicateurs qui vont suivre le confirment. Les autres pays même relativement moins avancés enregistrent néanmoins des avancées qui montrent une volonté de s'aligner sur l'acquis Européen.

Un réseau de transport relativement développé

Des efforts au niveau national pour la Serbie, la Macédoine du Nord et le Monténégro

	Densité de réseau routier hors autoroute (km/100km ²)	Densité de réseau ferroviaire (km/100km ²)
Bosnie-Herzégovine	17,7	2,9
Monténégro	70,3	2,4
Macédoine du Nord	56,0	3,5
Albanie	12,5	0,7
Serbie	57,7	4,3
Kosovo	21,1	4,0
Moyenne Balkans Occidentaux	39,2	3,0
Moyenne Union Européenne	147,9*	7,2

*hors Belgique, Allemagne, Grèce

Source : Eurostat

Aussi bien au niveau du réseau ferroviaire que du réseau routier des efforts restent à faire pour obtenir une couverture satisfaisante de l'ensemble des territoires des Balkans Occidentaux. Cependant, on peut observer que les résultats sont assez hétérogènes entre les pays de la région. Le **Monténégro** a la meilleure couverture routière avec la **Serbie** et la **Macédoine du Nord (MdN)**. En matière ferroviaire, c'est la **Serbie** qui a la meilleure couverture et de loin s'approchant du niveau européen avec une couverture 20% plus importante que ses voisins (Kosovo excepté). L'**Albanie** a un retard très important, à la fois sur le ferroviaire et le routier.

Investissements dans les infrastructures de transport en 2021 (en pourcentage du PIB)	
Bosnie-Herzégovine	NR
Monténégro*	0,6
Macédoine du Nord	1,7
Albanie	1,8
Serbie	2,2
Kosovo	NR
Moyenne Balkans Occidentaux	1,6
Moyenne Union Européenne	0,9

*données de 2019

Source : OCDE, FMI

Les Balkans Occidentaux investissent en moyenne 1, 6% de leur PIB dans les transports, voire 2,2% en ce qui concerne la **Serbie**. Ces données tendent à relativiser les efforts de ces pays pour se mettre au niveau et que d'importants efforts sont à fournir en matière de rénovation et de modernisation du réseau ferroviaire et du réseau routier. Cela peut s'expliquer par une absence ou insuffisance de financement sur le sujet (les dépenses d'exploitation ne sont pas intégrées dans les projets financés par les IFI's) et par la difficulté de mettre en place - et de conserver- l'expertise nécessaire dans les services publics.

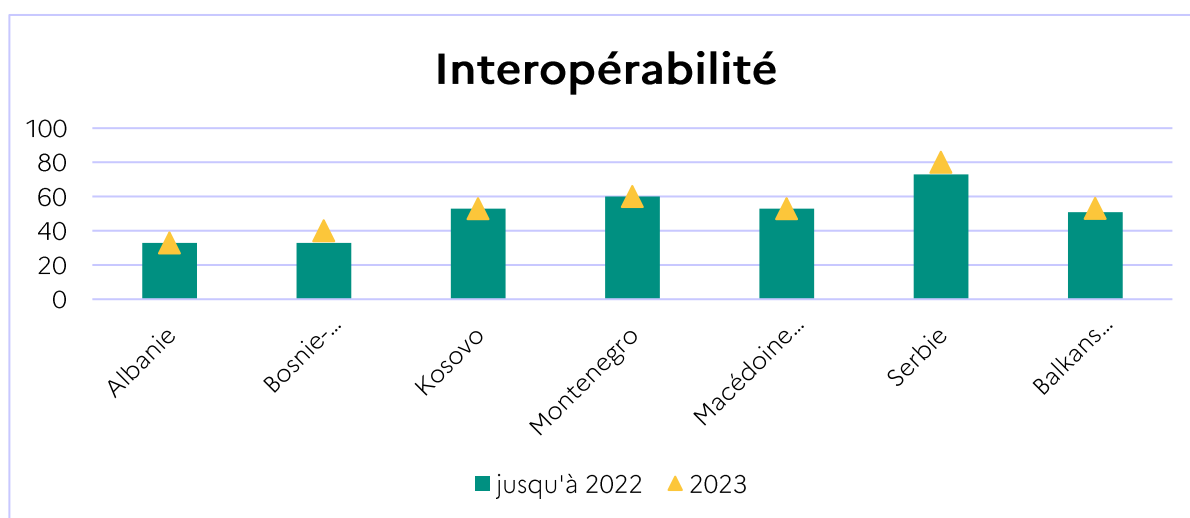
Transport de marchandise (millions de tonnes-kilomètre)	Voie routière	Voie ferroviaire
Bosnie-Herzégovine	3818*	
Monténégro	NR	167
Macédoine du Nord	14627	1224
Albanie	NR	20
Serbie	9614	4246
Kosovo	NR	NR
Moyenne Balkans Occidentaux	9353	1414
Moyenne Union Européenne	97140	19412

*données de 2020

source : OCDE

Entre **2011 et 2021**, le commerce de l'UE avec les Balkans occidentaux a augmenté de près de **130 %**. Au cours de la même période, les exportations des Balkans occidentaux vers l'UE ont augmenté de **207 %**. On observe ci-dessus en moyenne dix fois plus de tonnes de fret dans l'Union Européenne que dans les Balkans Occidentaux. La région reste sur une trajectoire de croissance relativement dynamique, et la croissance du fret sur le territoire devrait donc continuer à augmenter, ce qui supposera de remédier à plusieurs dysfonctionnements tels que l'état médiocre des infrastructures de transport mais aussi le temps d'attente aux frontières.

Une interconnexion entre pays qui a tendance à se développer



Source : Communauté des transports

L'alignement avec les standards d'interopérabilité est un élément clé pour améliorer la coopération régionale. Des sujets sont encore en cours de débats comme la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et des certificats d'immatriculation. Des efforts permettent peu à peu de diminuer le temps d'attente aux frontières -enjeu économique majeur- et de faciliter l'interconnexion entre les pays. La digitalisation est la priorité de la communauté des transports.

Cette interconnexion s'articule autour de la construction d'un réseau transeuropéen (TEN-T) promu par l'Union Européenne. La Communauté des transports a conclu le **5 décembre 2023** un accord permettant à l'UE d'organiser un réseau TEN-T durable et intelligent avec par exemple le **corridor de transport européen des Balkans occidentaux** « Western Balkans – East Mediterranean ». Il reliera sept États membres de l'Union européenne (Bulgarie, Grèce, Croatie, Italie, Chypre, Autriche et Slovaquie) avec les Balkans occidentaux en une seule région.

L'**Albanie** est le pays le plus en retard en matière d'interopérabilité. Les deux seuls pays ayant réalisés des progrès en 2023 sont la **Bosnie-Herzégovine (BiH)** et la **Serbie** en adoptant de nouvelles législations.

Réduction de la charge administrative 2025 -2030 (EUR, cumulé)		
Mode de transport	Situation inchangée	100% des échanges d'informations sous forme numérique
Routier	464 335 055	161 681 140
Ferroviaire	1 955 452	1 020 334
Fluviale	1 432 670	800 590
Total	467 723 177	163 502 064

Le passage des frontières est un enjeu majeur de l'interopérabilité. Un des moyens d'améliorer ce mécanisme est la numérisation des informations sur le transport de marchandises. En effet, de nombreux documents sont demandés pour le passage de la frontière tel que la déclaration en douane, les lettres de transport, les factures et autres documents logistiques. La réduction de « cette charge administrative » aura un impact économique bénéfique notable.

Actuellement, chaque année, environ **26 millions d'heures** sont perdues par les chauffeurs routiers aux postes-frontières des Balkans occidentaux.

Selon un nouveau rapport de la Banque mondiale en 2023 examiné lors des réunions du processus de Berlin, la réduction de trois heures des temps d'attente moyens aux frontières - soit la différence entre les temps d'attente moyens dans les Balkans occidentaux et dans l'OCDE - pourrait ajouter jusqu'à **3 %** au produit intérieur brut (PIB) de chacune des six économies à moyen terme.

L'adhésion à l'Union européenne amplifierait les gains de **6 %** supplémentaires. En outre, les pays voisins de l'Union européenne, tels que la Roumanie, la Hongrie et la Bulgarie, la Croatie peuvent enregistrer des gains d'environ **0,2 %** grâce à l'augmentation des échanges avec les Balkans occidentaux.

Le tableau ci-dessus met en lumière les gains financiers potentiels d'un tel changement. En effet, le passage sous forme numérique de l'ensemble des échanges pourrait permettre une économie de **163 MEUR** sur les charges administratives en cumulé entre 2025 et 2030 (soit - **35 %**).

Des infrastructures anciennes

Modernisation et maintenance du réseau, enjeu prioritaire

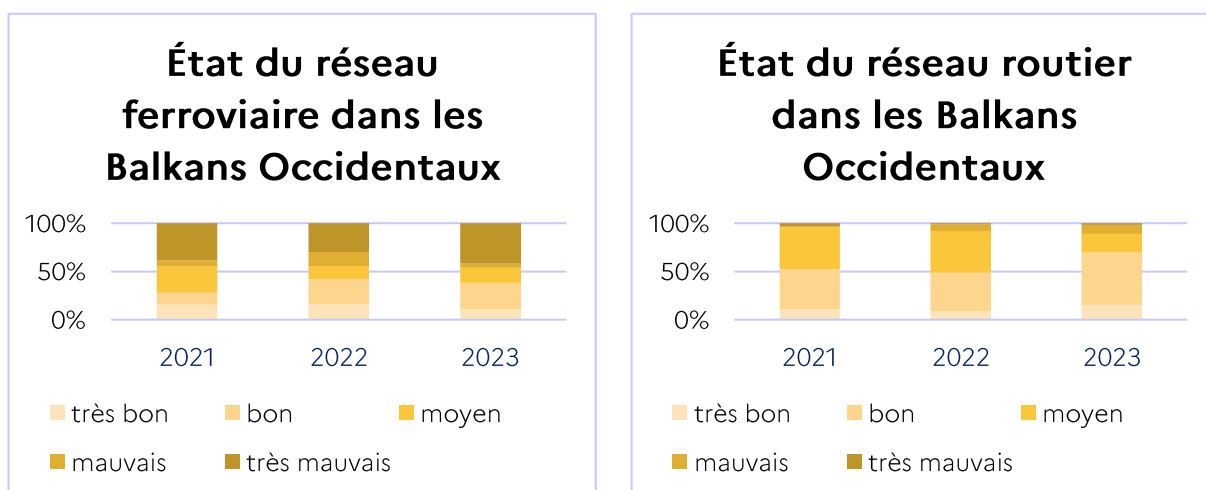
	Electrification des lignes de trains en 2021 (%)	Ligne de train à 2 voies ou plus (2021) %	Kilomètres d'autoroute sur le réseau routier en 2022 (pour 100 000 habitants)
Bosnie- Herzégovine	71	6,3	7,1
Monténégro	92	0	NR
Macédoine du Nord	36	0	16,3
Albanie	0	0	6,9
Serbie	48*	8,6*	14,1
Kosovo	0	0	7,8
Moyenne Balkans Occidentaux	41	3,0	11,1
Moyenne Union Européenne	57	22,0	18,3

*données de 2024

Source : Eurostat

Les pays des Balkans Occidentaux qui ont entrepris d’électrifier leur réseau ferroviaire en ont couvert une partie importante. Le **Kosovo** et l’**Albanie** restent néanmoins en retard sur ce point. Ces derniers possèdent uniquement des voies uniques mettant en évidence leur retard sur la modernisation de leurs infrastructures. Seules la **Serbie** et la **BiH** ont fait un effort pour au moins un doublement de leurs voies même si cela reste globalement très insuffisant.

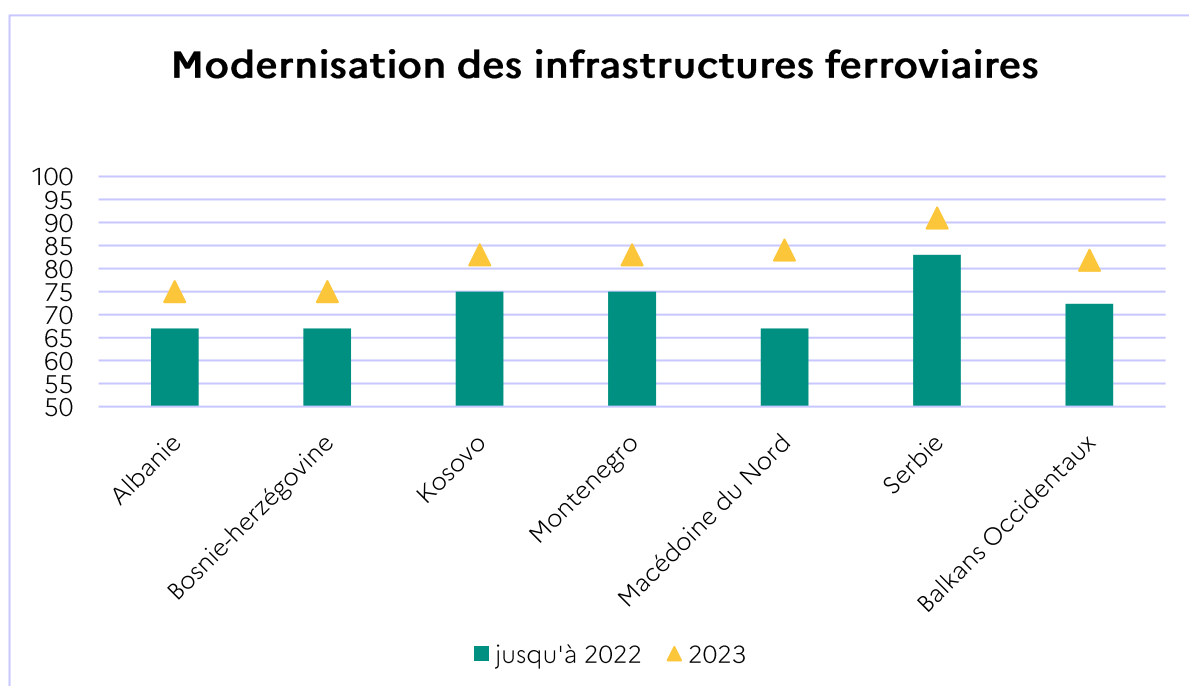
La quantité d’autoroute sur le réseau existant est satisfaisante pour la **MdN** et la **Serbie** qui s’approchent des chiffres européens. Les autres pays atteignent difficilement la moitié du score de leurs voisins.



Source : Communauté des transports

On constate sur ces différents graphiques que malgré la présence d'un réseau de transport relativement étendu, il reste assez dégradé dans l'ensemble. Cependant, il est important de noter les progrès pour le réseau routier qui est passé en 2 ans de 50% à 75% du réseau en bon ou très bon état, conséquence d'une vague de livraison de projet et à l'amélioration de la maintenance. Pour le réseau ferroviaire, l'état déjà très mauvais s'est encore dégradé entre 2022 et 2023.

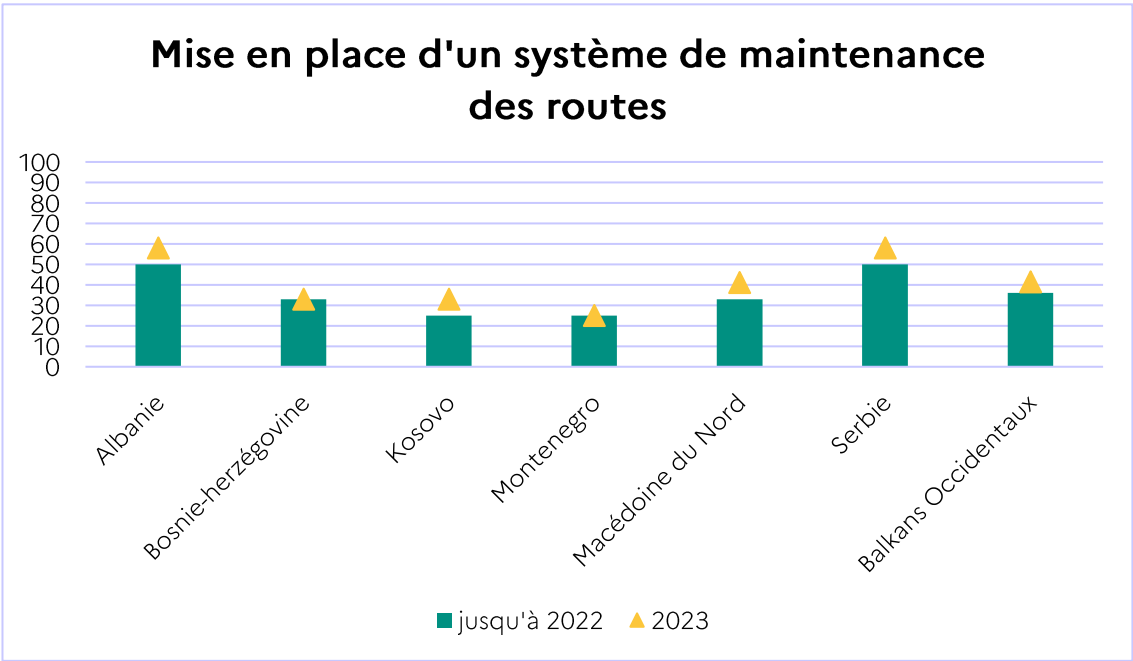
Des progrès mesurés



Source : Communauté des transports

Le gros point noir des pays de la région est l'absence d'un plan de maintenance multi-annuel. **35 %** du réseau ferroviaire nécessite des **investissements**. Un effort notable est la participation active des pays dans l'établissement d'un réseau de gestionnaires d'infrastructures avec deux rencontres en 2022 et 2023. Cependant, ces derniers

déplorent un **manque de personnel**. En réponse à cette problématique, le secrétariat de la communauté des transports participera à la création d'un centre de formation d'experts. Enfin, sur le volet sécurité, un **plan de sécurisation des passages à niveau** a été achevé et vise à diminuer drastiquement les accidents dans ces zones de croisement.



Source : Communauté des transports

Près d'un tiers du réseau routier de la région nécessite un entretien ou une modernisation urgente. En **Serbie**, 2/3 tiers des routes nécessitent des travaux de réhabilitation et de réfection. La Serbie, et plus récemment l'**Albanie**, la **BiH** et le **Monténégro** ont signé des contrats pluriannuels de maintenance pour leur réseau routier dont l'état est directement lié à la sécurité.

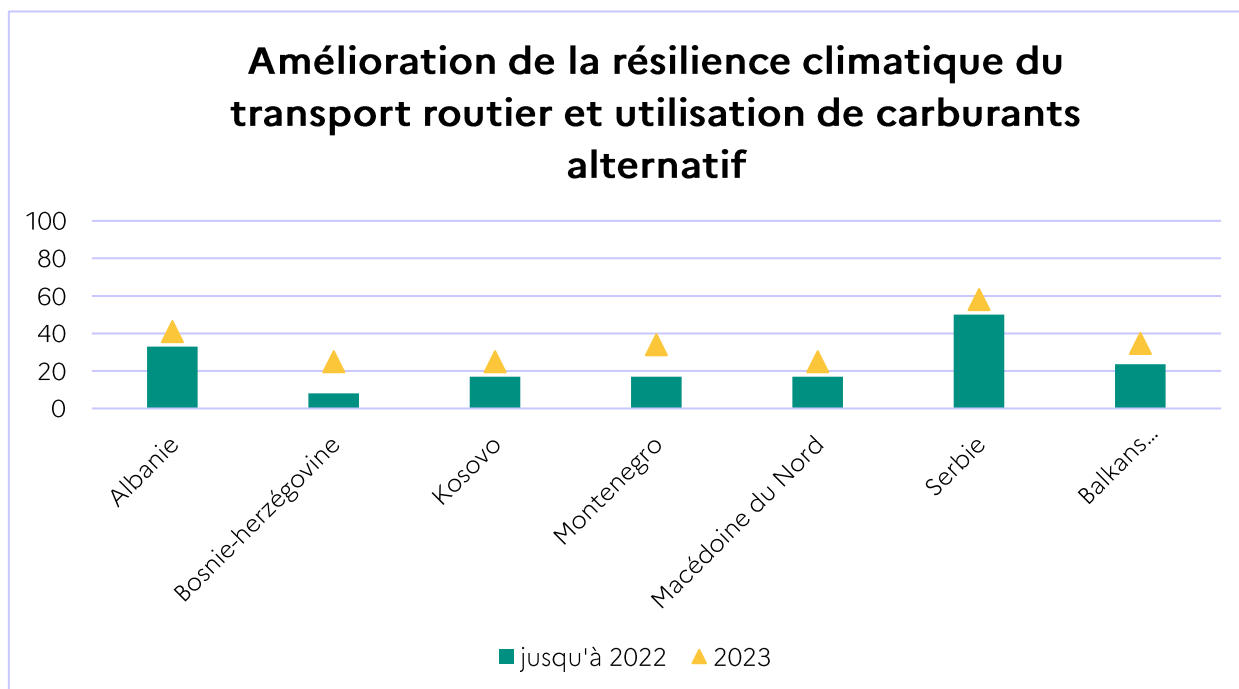
Une insécurité proportionnelle à la vétusté du réseau

Nombre de décès liés aux accidents de la route (pour 1 million de personnes)	2019	2020	2021	2022
Bosnie-Herzégovine	80,8	75,5	78,9	68,7
Monténégro	75,8	77,4	88,7	124,1
Macédoine du Nord	64,1	60,7	56,3	60,2
Albanie	81,7	65,1	70,9	59,0
Serbie	80,1	73,8	78,1	82,9
Kosovo	64,2	46,0	63,1	60,2
Moyenne Balkans Occidentaux	74,4	66,4	72,7	75,9
Moyenne Union Européenne	50,8	42,1	44,5	46,1

Source : Communauté des transports

Les Balkans Occidentaux enregistrent en moyenne près du double de décès sur la route par habitant. Ce bilan est en lien direct avec le graphique précédent puisqu'il apparaît grandement imputable à l'état du réseau routier. La sécurité routière a besoin de se professionnaliser pour mieux sensibiliser les différents usagers mais aussi les collectivités (manque de passages piétons, faible port de la ceinture...).

L'adaptation au changement climatique : un sujet majeur pour le secteur



Source : Communauté des transports

CONNECTA et le secrétariat de la Communauté des transports ont apporté leur support pour avancer dans la finalisation du projet d'assistance technique sur la généralisation des bornes de charges électriques en août 2023. La **Serbie** engage la mise en place d'amendements pour favoriser l'introduction des véhicules électriques (diminution potentielle des frais de péage, construction de bornes de recharge).

Sur le réseau TEN-T l'objectif est d'installer *a minima* des bornes de recharges pour les véhicules électriques tous les 60 km. De plus, les nouveaux projets intègrent de plus en plus des considérations techniques pour tenir compte des enjeux du changement climatique (assainissement pluvial, transparence hydraulique). L'**Albanie** a prévu par exemple des interventions sur 27 de ses ponts pour améliorer la résilience climatique de ses infrastructures.

CONCLUSION

Le secteur du transport dans les Balkans Occidentaux présente un **retard important** comparé aux standards européens non seulement en matière d'investissements dans les infrastructures mais aussi dans le fonctionnement, comme la maintenance, la digitalisation, l'interopérabilité et la sécurité routière.

Les bailleurs de fonds sont mobilisés sur cette thématique importante dans le cadre de l'élargissement à l'UE. La communauté des transports recense sur le réseau prioritaire dit TEN-T les projets identifiés à engager d'ici 2028 – tant en neuf qu'en réhabilitation pour **7 Mds €** sur les routes, **3,2 Mds €** sur le ferroviaire et un montant assez faible de **115,5 M€** sur les infrastructures aéroportuaires et portuaires.

Approximativement, 50 % de ces investissements sont réalisés en **Serbie**, 22 % en **MdN** puis dans l'ordre décroissant en **BiH**, en **Albanie** et au **Kosovo**. Ces chiffres ne recouvrent pas les besoins sur les axes secondaires non retenus comme faisant partie du réseau TEN-T. En conséquence, ces axes secondaires rencontrent des **difficultés importantes** de financement puisque les bailleurs occidentaux n'interviennent que sur les projets des corridors TEN-T ou compatibles avec la transition écologique (le ferroviaire). Les pays des Balkans doivent donc auto-financer les projets routiers non identifiés ou trouver d'autres bailleurs.

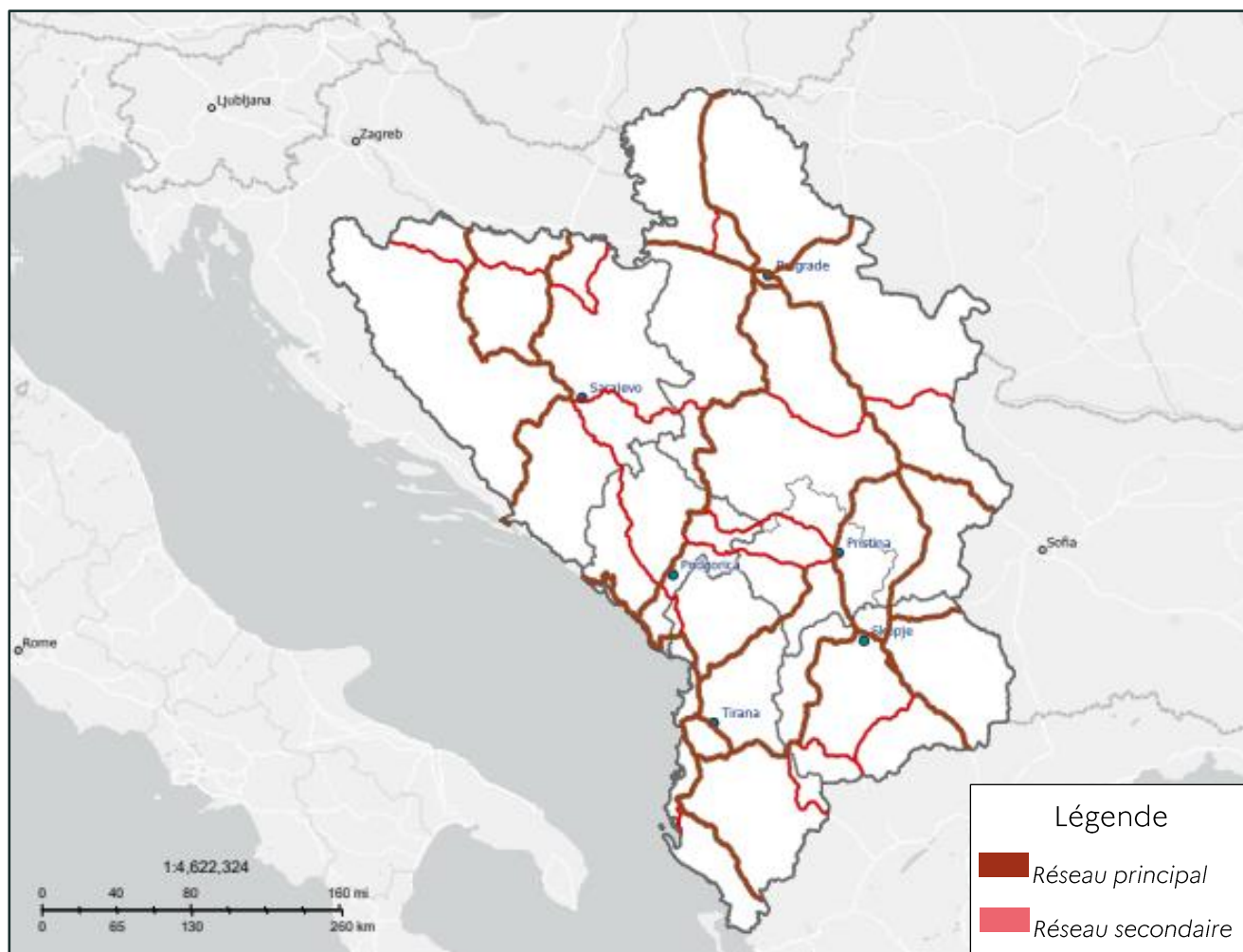
D'autres axes de progrès sont aussi ciblés par les actions du plan Next-génération 2024-2027 de l'UE pour les Balkans. Parmi ceux-ci une meilleure gestion du passage aux frontières et de nouveaux terminaux de transbordement ainsi que des parkings sécurisés tous les 150 km pour les poids-lourds visent à renforcer le transport routier de marchandise. La modernisation de la maintenance avec une programmation pluriannuelle -ainsi qu'une augmentation des budgets- visera à sécuriser et rendre plus performant le secteur du ferroviaire. Un renforcement de l'intermodalité qui pourrait en particulier mieux intégrer le secteur fluvial encore sous exploité dans la région sont d'autres priorités. Enfin, l'obligation de réaliser des « plans de mobilités durables » pour les agglomérations des BO afin d'avoir des villes respectueuses de l'environnement.

Le Plan de Croissance initié par l'Union européenne pour accélérer l'intégration des Balkans Occidentaux est un outil qui pourrait contribuer à accélérer la réalisation des projets pour la transformation des infrastructures. En effet, ces subventions et prêts à hauteur de **6 Mds EUR (dont 2 Mds en subventions)** devraient accélérer le rattrapage et renforcer les capacités économiques.

Parmi les chantiers principaux, le renforcement des ressources administratives et techniques est une priorité pour mobiliser les crédits et mettre en œuvre les procédures nécessaires sur l'ensemble du cycle des projets (études environnementales, termes de références des études, procédure de passation des marchés...). Les Balkans occidentaux doivent en outre renforcer le système de sécurité ferroviaire, les processus de certification, accélérer la préparation du cadre stratégique et le mettre en œuvre.

ANNEXES

Carte des projets du réseau routier TEN-T dans les Balkans Occidentaux

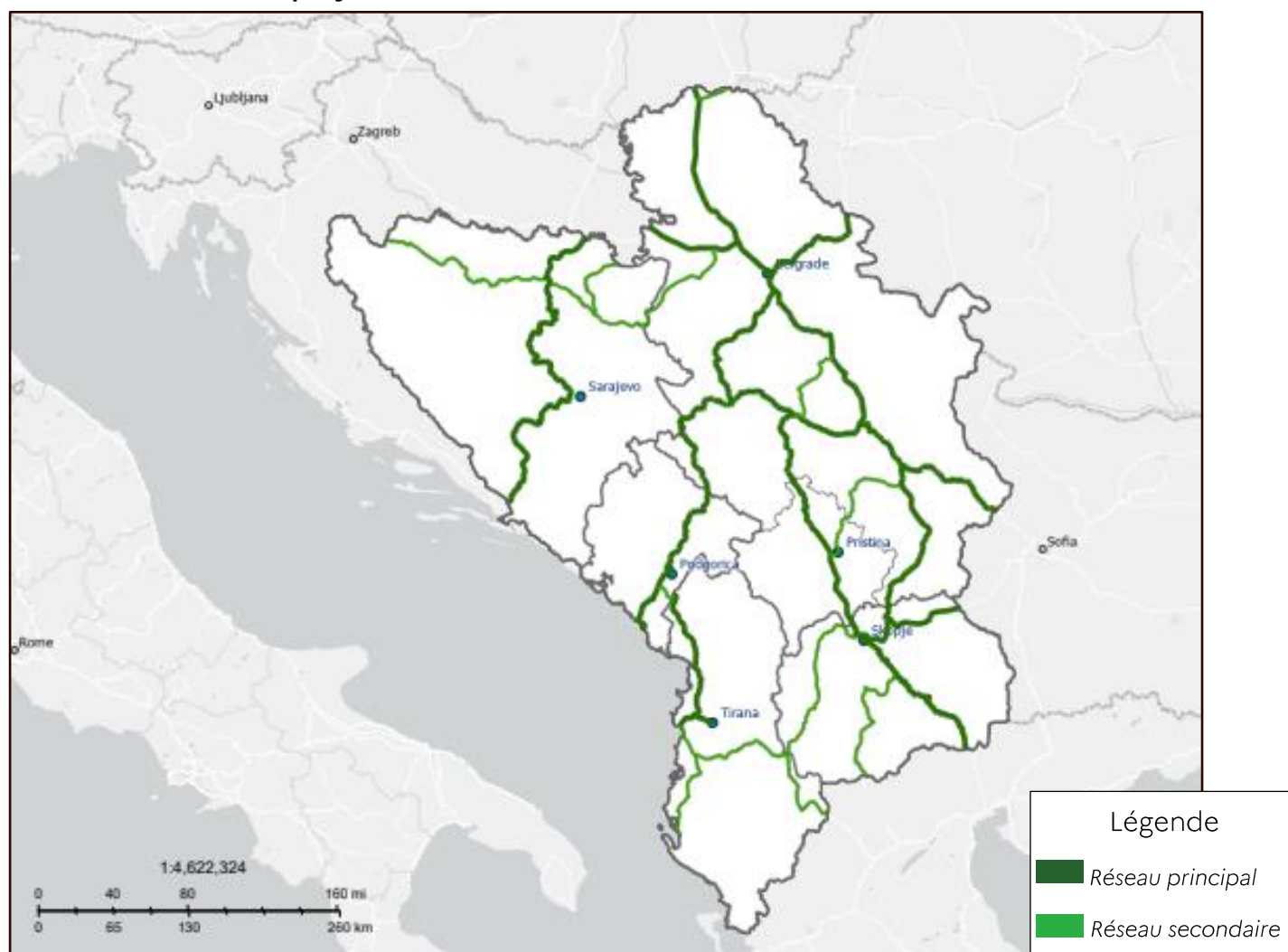


Source : Communauté des transports

Projets routiers, synthèse

	Longueur totale des routes en projets(km)	Coût total des projets de routes(M€)
Albanie	138	1059
Bosnie-Herzégovine	252	2622
Kosovo	33	74
Monténégro	62	55
Macédoine du nord	253	1084
Serbie	300	2072
Total	1037	6966

Carte des projets du réseau ferroviaire TEN-T dans les Balkans Occidentaux



Source : Communauté des transports

Projets ferroviaires, synthèse

	Longueur totale des projets de lignes de train (km)	Coût total des projets de lignes de train (M€)
Albanie	161	469
Bosnie-Herzégovine	85	162.5
Kosovo	150	179
Monténégro	27	72
Macédoine du nord	34	705
Serbie	266	1730
Total	723	3155

Projets ferroviaires, détail jusqu'à 2028 (source Communauté des transports)

Corridor/ Route/Node	Pays	Projet	Type	Longueur (km)	Coût (M EUR)	Fin estimée
Corridor VIII	ALB	Durres-Tirana Public Transport Terminal PTT ; new Tirana-Rinas branch line	N, R	41	129	2024
Route 2b	ALB	Vore - Han i Hotit Railway Line	R	120	340	2027
Corridor Vc	BIH	Corridor Vc-Overhaul and modernization of the railway section Šamac – Doboj – Rječica	R	85	162.5	2025
Route 10	KOS	Railway Route 10 - Phase 3	R	50	118.7	2027
Route 10	KOS	Railway Route 10 - Phase 2	R	34,44	64	2024
Route 10	KOS	Railway Route 10 - Phase 1	R	65,36	114,7	2024
Route 4	MNE	Station Bijelo Polje	R		2	2023
Route 4	MNE	Railway line Lutovo - Bratonožici - Bioci:	R	20	20	2027
Route 4	MNE	Railway line Vrbnica - Bar	R	3	30	2027
Route 4	MNE	Railway line Vrbnica - Bar	R	4	20	2027
Corridor VIII	MDN	Rehabilitation of Eastern Part of RailCorridor VIII- PHASE I-Section Kumanovo-Beljakovce	R	30.35	48.9	2024
Corridor VIII	MDN	Rail Corridor VIII-PHASE 2- SectionBeljakovce- Kriva Palanka	N	34	145	2025
Corridor VIII	MDN	Rail Corridor VIII-PHASE 3-SectionKriva Palanka -Deve Bair, border with RB	N	23.4	560	2029
Corridor X	SRB	Line Nis Brestovac – (Presevo- border with North Macedonia	R	23	60	2024
Corridor X	SRB	Nis Brestovac – (Presevo- border with North Macedonia	R	23	60	2024
Corridor Xb	SRB	Novi Sad - Subotica – Kelebija - border with Hungary	N, R	108	1021	2027
Route 13	SRB	Railway line Subotica - Horgos - border with Hungary	R	27	93	2022
Corridor X	SRB	Construction of a single operational centre for railway traffic management	R	/	115	2026
Corridor X	SRB	Main Railway station - phase 2 - stage 3	R	/	15	2023
Corridor X	SRB	Tunnel no.4 on the Stalac-Dunis section within the Belgrade - Nis project	R	3.3	41.4	2027

Lecture : N = nouvelle construction, R = réhabilitation

Projets routiers- détail jusqu'à 2028 (source Communauté des transports)

Corridor/ Route/Node	Pays	Projet	Type	Longueur (km)	Coût (M EUR)	Fin estimée
Corridor VIII	ALB	Tirana bypass (Kashar - Vaqarr- Mullet)	N	21,5	213	2027
Route 2b	ALB	Skhodra bypass	N	4,83	16,6	2023
Route 2b	ALB	AIC Section 3: Milot – Thumane	R	13,45	44,62	N/A
Route 2b	ALB	AIC Section 4: Thumane – Vore - Kashar	N	21,04	224,32	2024
Corridor VIII	ALB	AIC section Lekaj-Konjat-Fier	R	45,88	320	N/A
Corridor VIII	ALB	Elbasan – Ura e Bushtrices road	R	31	240	2027
Corridor Vc	BIH	Vukoslavije – Johovac motorway section	N	36	470,3	2028
Corridor Vc	BIH	Rudanka - Putnikovo Brdo motorway section	N	5,2	164,9	2024
Corridor Vc	BIH	Putnikovo Brdo – Medakovo motorway section	N	6,23	173,1	2024
Corridor Vc	BIH	Medakovo – Ozimica motorway section	N	21,29	383,3	2026
Corridor Vc	BIH	Ozimica – Poprikuse motorway section	N	13,74	306	2026
Corridor Vc	BIH	Poprikuse – Nemila motorway section	N	5,5	246,2	2025
Corridor Vc	BIH	Nemila – Vranduk motorway section	N	5,7	34,6	2024
Corridor Vc	BIH	Vranduk – Ponirak motorway section	N	5,3	65,5	2025
Corridor Vc	BIH	Ponirak – Vraca motorway section	N	3,4	70,8	2025
Corridor Vc	BIH	Vraca (Tunnel Zenica) - Donja Gračanica motorway section	N	3,9	57,6	2025
Corridor Vc	BIH	Mostar South - Tunnel Kvanj motorway section	N	9,2	81,5	2026
Corridor Vc	BIH	Tunnel Kvanj – Buna motorway section	N	5,2	106,9	2025
Corridor Vc	BIH	Buna – Počitelj moptorway section	N	7,2	37,2	2025
Corridor Vc	BIH	Počitelj – Zvirovići motorway section	N	11,1	84,6	2023
Route 9a	BIH	Banja Luka – Prijedor motorway	N	40,7	297	2027
Route 2a	BIH	Nević polje - Vitez section (part of Jajce - Lašva Express Road)	N	4,9	42,5	
Route 9a	BIH	Motorway Orašje - Tuzla	N	67,68		
Route 6	KOS	Pristina – Mitrovica Motorway	N	19,4	42	2023
Route 6b	KOS	Widening of Kjeve-Dollc road section	R	13,4	32	2024
Route 6	MNE	Rozaje - Spiljani rehabilitation	R	18,6	19,1	2023
Route 6	MNE	Berane - Bijelo Polje - Mojkovac rehabilitation	R	43	36	2026
Corridor VIII	MDN	Kriva Palanka – Stracin Express road	N	25,5	104	2024
Corridor VIII	MDN	Kriva Palanka - Deve Bair road section	R	13,2	13,67	2023
Corridor VIII	MDN	Bukojcani – Kicevo Motorway section	N	10,5	123	2027
Corridor VIII	MDN	Kicevo - Ohrid Motorway	N	57,7	598	2023
Route 6	MDN	Blace – Skopje (Stenkovec Interchange) MotorwaySection	N	12,5	230,41	2027
Corridor VIII	MDN	Reconstruction of Podmolje -Struga	R	19,33	8,2	2023
Corridor X	MDN	Rehabilitation with widening of Motorway A1, section Petrovec - Katlanovo (left and right	R	5,5	5,9	2023
Corridor Xd	MDN	Prilep-Bitola motorway	N	39,3		2028
Corridor VIII	MDN	Tetovo – Gostivar – Bukojcani Motorway	N	47,8	1,3	2028
Corridor VIII	MDN	Trebenista – Struga – Kjafasan Motorway section	N	21,7		2028
Route 7	SRB	Niš – Plocnik motorway	N	32,7	225,6	2027
Route 9a	SRB	Novi Sad – Ruma express road	N	47,91	650	2027
Route 5	SRB	Pojate – Preljina motorway	N	112,39	745	2025
Route 4	SRB	Preljina – Pozega motorway	N	31	450	2024
Route 4	SRB	Pozega – Duga Poljana motorway	N	76	1,7	2027

Lecture : N = nouvelle construction, R = réhabilitation

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du
Chef du Service Economique Régional.

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.

Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :

www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Pierre GRANJOUAN, Chef du SER des Balkans occidentaux

Rédacteurs : Fabrice PAYA, Yannis TERLAUD

Abonnez-vous : [Cliquez ici](#)