



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.3
31 mai 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

(Quinzième session, 2-4 septembre 2002,
point 5 de l'ordre de jour)

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Additif 3

Transmises par le Gouvernement de la République tchèque

Note: À sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs, en application d'une décision adoptée à sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de distribuer aux gouvernements le questionnaire sur les principaux critères permettant d'apprécier les faits nouveaux importants en matière de transports intérieurs qui seraient survenus dans les pays membres et présenteraient un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

* * *

A. Politique générale des transports

1. La République tchèque occupe une position avantageuse en Europe centrale et son territoire est quadrillé de réseaux ferroviaire et routier relativement denses. Il convient toutefois d'en moderniser les infrastructures et d'en relever le niveau.

Quelque 1,8 million de Tchèques exercent une activité en rapport avec le transport de personnes, de matières ou de produits (transport pour compte propre, gestion des stocks, etc.) et utilisent, dans le même temps, les ressources de base du pays à raison d'un montant supérieur à 350 milliards de couronnes tchèques (CK) (prix de 1989). Ces dernières années, le secteur des transports a été privatisé, à l'exception du rail.

La République tchèque possède une infrastructure de transport d'une densité comparable à celle des pays de l'Union européenne. Malheureusement, il n'en est pas de même du point de vue de sa qualité, de son état d'avancement technique et des possibilités d'interconnexion avec les axes de transport européens. Les fonds qui ont été investis ces dernières années dans l'infrastructure des transports restent inférieurs aux dépenses moyennes de construction recommandées, fixées à 1,5 %-2 % du PIB. Au cours de la période 1992-1994, les dépenses d'investissement ont fluctué entre 0,720 et 0,789 % du PIB. Il a fallu attendre 1995 pour que ce pourcentage passe la barre de 1,0 %, pour avoisiner 1,5 % en 1997 et retomber à 1,285 % en 1999. Il n'en reste pas moins que les subventions de l'État comptent toujours pour 0,815 % des dépenses en la matière, le reste provenant, hormis les fonds propres, du crédit à long terme. Selon les estimations de la Banque mondiale et de l'Union européenne, le retard accumulé se chiffrait en 1998 à 350 milliards de CK, retard qui d'ailleurs ne fait que se creuser en raison du manque de fonds.

Transport de marchandises – Depuis 1990, l'adoption de nouvelles lois a permis une très large libéralisation de l'accès au marché. Dans le domaine du transport de marchandises par route, ce ne sont pas moins de 36 236 entreprises de transport public qui ont été recensées en 2000. Sept transporteurs assurent en outre le transport des marchandises par voie navigable. Quant au nombre de camions, il a augmenté, toutes catégories confondues, de presque 100 % à partir de 1990 si bien qu'en 2000, le pays comptait 275 617 camions et 22 669 tracteurs.

D'après les statistiques nationales de 1995 sur les transports, la charge de trafic du réseau routier a augmenté de 26 % par rapport à 1990, cette augmentation ayant apparemment principalement touché les autoroutes (34 %). La tendance s'est poursuivie en 1999 pour accuser en 2000 un léger recul, du fait de la hausse du prix des carburants.

Sur les autoroutes et les voies rapides récemment construites, mais également sur le réseau routier voisin, la tendance en matière de transport de marchandises et de transport privé de voyageurs par route s'est manifestée par une nette augmentation de l'intensité du trafic. Face à cette situation, la République tchèque va devoir se tourner vers des modes de transport écologiques.

Le trafic de transit et la charge de trafic au passage des frontières routières ont aussi considérablement augmenté. Au cours de la période 1990/99, le transport routier a notablement augmenté – il a pratiquement été multiplié par trois. Le transport public routier de marchandises et le transport pour compte propre ont représenté en 1999 presque 65 % des résultats globaux

du secteur des transports, et cette proportion atteignait déjà les 79 % en 2000. Le rendement du secteur des transports ferroviaires n'atteignait même pas 19 % en 2000. Dans le même ordre d'idées, le rendement du secteur des transports par voie navigable a chuté de presque 48 % (même si ce mode de transport ne représente que 2,4 % environ du marché des transports). Après la forte baisse qu'il a connue en 1997/98, le transport des marchandises a fini par renouer avec la croissance et retrouver son niveau de 1997. Les tendances à la hausse les plus prononcées ont été enregistrées dans le domaine du transport aérien, où l'indice du transport commercial a atteint 1,27 en 2000/99. Le transport combiné de marchandises connaît pour sa part une croissance lente mais continue. Le volume de marchandises transportées dans des conteneurs ferroviaires connaît une croissance moyenne annuelle de 1,1. En tout, 2,901 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2000 (masse des conteneurs comprise).

Pour des raisons écologiques, le ferroutage (transport des camions par le train) a été introduit sur le tronçon Lovosice–Dresde. Le nombre de véhicules transportés par an varie entre 90 000 et 100 000. À l'heure actuelle, tous les efforts visent à accorder un traitement préférentiel à ce mode de transport et à le maintenir à travers les collines se trouvant au centre du pays, même après la mise en service de l'autoroute D8. La croissance du nombre de wagons à caisses mobiles s'est nettement ralentie, avec 26 576 caisses mobiles en 2000 contre 19 098 en 1999, mais surtout 663 en 1996. Certes, la part du transport combiné dans le fret ferroviaire total est de 10 à 30 % supérieure dans les pays d'Europe occidentale, mais pas en volume. Cela signifie que rapporté à la population, la République tchèque a davantage recours au transport combiné que la France par exemple.

S'agissant du transport de voyageurs, on a assisté au cours des années 1990 à 1997 à une diminution de la demande de transport public de 48 % environ. Ce mouvement à la baisse s'est poursuivi en 2000 puisque l'indice de rendement 2000/99 est tombé à 0,97. Les transports urbains en commun ont enregistré un recul de 17 % environ en 1997, alors que l'indice de rendement 1998/97 était de 0,97. Le secteur s'est repris quelque peu en 1999 puisque l'indice de rendement est alors remonté à 1,04 et que le nombre de voyageurs transportés a pratiquement atteint son niveau de 1997. En termes de rendement, l'année 2000 a été comparable à l'année 1999. Entre 1990 et 1999, le nombre de voitures particulières a augmenté de presque 50 % pour atteindre plus de 3,44 millions de véhicules (source: Ministère de l'intérieur). La situation est particulièrement critique à Prague, où l'on compte une voiture particulière pour deux habitants. En ce qui concerne les services réguliers d'autobus, l'indice de rendement 1997/90 en voyageurs-km est tombé à 0,538, alors qu'il était de 0,98 en 1998/97. Par rapport aux années précédentes, le taux de remplissage des autobus les jours ouvrables a connu une forte baisse – ces jours-là, 87 % des lignes sont exploitées en dessous de leur seuil de rentabilité. Les jours fériés et le week-end, ce pourcentage tourne autour des 80 %, mais le nombre de lignes est sensiblement réduit. Pour ce qui est du transport ferroviaire, en 2000, le nombre de voyageurs a diminué de presque 22 % par rapport à 1995. Le transport aérien quant à lui connaît une progression permanente du nombre de personnes autorisées à voyager: en 2000, les 5,9 millions de voyageurs ont été atteints, avec un indice 2000/99 de 1,35. Le bouleversement intervenu dans le régime de la propriété a également entraîné un changement de la structure de l'emploi, une nouvelle répartition géographique des ressources et une redistribution des flux de trafic sur les destinations desservies. Les coûts du transport des voyageurs évoluent: on assiste simultanément à une augmentation des tarifs et à une réduction des subventions, ce qui revient, entre autres, à encourager indirectement la circulation des voitures particulières.

2. En vertu de sa résolution n° 413/98, le Gouvernement tchèque a adopté les grands principes de sa politique des transports. Il a ainsi jeté les fondements des mesures qui seront nécessaires – et qui pourront être éventuellement affinées ultérieurement – une fois que les ajustements préconisés par le programme du Gouvernement auront été adaptés aux conditions du transport. Cette politique des transports fait partie de la stratégie de préadhésion de la République tchèque à l'Union européenne (UE) et constitue l'un des documents-programmes nécessaires à cette adhésion. D'autres documents ont été élaborés à la suite de ce document stratégique principal: Concept de l'évolution des transports et des communications en République tchèque, Projet de développement des réseaux de transport à l'horizon 2010, Stratégie à moyen terme pour le secteur des transports, les télécommunications et les services postaux, Politique nationale des télécommunications de la République tchèque. Certains documents, notamment les deux derniers documents mentionnés, ont été soumis à évaluation, conformément à la loi n° 244/1992 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement (Stratégie EIA-SEA). En février 2001, le Gouvernement tchèque a débattu du calendrier et du financement de la mise en œuvre du Projet de développement des réseaux de transport en République tchèque à l'horizon 2010.

Pour réaliser à moyen terme un système de transport intégré, il convient de viser les objectifs prioritaires ci-après:

Mettre en œuvre une politique des transports intégrée;

Garantir la sécurité des transports;

Garantir un raccordement de haute qualité entre les réseaux de transport de la République tchèque et le réseau européen;

Garantir une qualité convenable même sur les réseaux de transport secondaires;

Encourager un bon équilibre entre les modes de transport pour permettre l'application d'un instrument susceptible d'instaurer l'équilibre souhaité par le Gouvernement, conformément à la législation et à la pratique de l'Union européenne;

Trouver une harmonie entre le développement des transports, la protection de l'environnement et la santé de la population;

Réaliser la mise en conformité complète de la législation tchèque avec la législation de la Communauté européenne.

Depuis l'an 2000, le gouvernement central et les gouvernements autonomes sont en cours de réorganisation. La première phase est désormais achevée et la deuxième commencera en 2003.

La première phase a vu la création d'une administration intermédiaire entre le gouvernement central et les gouvernements autonomes. La responsabilité en incombe aux régions, qui représentent le niveau NUTS 3. Il existe 14 régions au total. Afin de mettre en œuvre la politique régionale européenne et d'obtenir des financements au titre des Fonds structurels, des «régions de cohésion» englobant une ou trois régions ont été établies. Il existe huit régions de cohésion au total, qui sont de niveau NUTS 2 et qui sont représentées par les élus des autorités régionales compétentes (Conseils régionaux).

Lors de la seconde phase, les districts existants (74 au total) seront dissous. Leurs pouvoirs seront transférés en partie aux régions, en partie aux communes et pour la plus grande partie, aux communes autorisées de troisième rang ou en d'autres termes, aux petits districts. Ces petits districts ne seront pas représentés par une nouvelle autorité mais par les autorités municipales de la communauté autorisée, qui bénéficieront alors de pouvoirs élargis.

Incidence de la réforme sur le secteur des transports

Dans le domaine de l'infrastructure des transports, les compétences se répartiront comme suit:

Le Ministère des transports et des communications sera chargé de l'entretien et de l'aménagement des réseaux autoroutier et routier (catégorie I), de la totalité du réseau ferroviaire national et du développement des voies navigables.

Les autorités régionales seront chargées de l'aménagement des routes des catégories II et III.

Les instances communales seront chargées de l'aménagement et de l'entretien du réseau routier local et de l'infrastructure des transports en commun urbains.

Il incombera aux autorités régionales de mettre en place des services publics de transports en commun répondant aux besoins de la population. Les autorités communales quant à elles, seront chargées de l'exploitation des transports en commun urbains. Un système de subventions est prévu en faveur des entreprises publiques de transport en commun.

En 2001, un plan de développement national a vu le jour, lequel comprenait un programme opérationnel sectoriel pour les transports. Au vu des commentaires reçus par la Commission, les documents stratégiques mentionnés sont actuellement (2002) en cours d'actualisation.

3. **Nouvelle législation** – Le Parlement tchèque a adopté la loi n° 247/2000, relative à la formation et au perfectionnement des conducteurs de véhicule automobiles (nouvelles épreuves pour le permis de conduire); la loi n° 361/1200, relative à l'exploitation des axes de communication (modification de la priorité sur les passages pour piétons) et la loi n° 56/2001, relative aux conditions d'utilisation des véhicules sur les axes de communication (contrôle technique et immatriculation des véhicules généralement anciens importés par des particuliers).

Le Parlement a également adopté un programme systématique d'amélioration de la sécurité routière, qui comprend des mesures concernant les domaines suivants: organisation et législation, facteurs humains, véhicules, axes de communication.

La sécurité routière est l'une des priorités de la politique des transports de la République tchèque. Dans sa résolution n° 681/97, le Gouvernement a adopté un programme d'action destiné à améliorer la sécurité routière.

Sur la base de la résolution gouvernementale n° 505 (21 mai 2001), le Ministre des transports et des communications a créé un Conseil de coordination du Ministre des transports et des communications, chargé de veiller à la sécurité routière sur les axes de communication. Le Conseil, appelé «BESIP», sert d'organe consultatif, de coordination et d'initiative au Ministre

tchèque des transports et des communications, qui a la tâche d'accorder une attention toute particulière à la sécurité routière sur les axes de communication.

Mesures prioritaires

Le Conseil du Gouvernement a promulgué le programme éducatif suivant:

Programme de formation systématique à l'intention des enfants sur pistes d'éducation routière, au terme duquel, les enfants peuvent obtenir un certificat de cycliste;

Élaboration de livrets de travail et diffusion du programme éducatif relatif aux transports «Le zèbre d'or», en coopération avec la radio tchèque;

Séminaire d'éducation routière organisé à travers le pays à l'intention du personnel enseignant local;

Cours de conduite sécurisée sur revêtement glissant;

Démonstration de ceintures de sécurité avec utilisation d'un simulateur d'accident pour démontrer l'efficacité des ceintures de sécurité et autres équipements automobiles de retenue;

Dixième séminaire consacré à l'amélioration de la sécurité routière;

Sensibilisation intensive des enfants à l'éducation routière dans le cadre des camps de vacances (enseignement théorique et formation pratique);

Concours sur le thème des transports «Des routes sûres» avec la participation d'automobilistes handicapés moteur ou sourds.

4. En République tchèque, comme dans les États membres de l'Union européenne, la forte densité de voitures particulières circulant dans les grandes agglomérations, notamment à Prague, est cause de nombreux problèmes, et ce malgré la part encore importante (70 % environ) des transports en commun dans le transport total de voyageurs. Par conséquent, dans le domaine de l'infrastructure routière, un projet de rocade autour de la ville et de sa banlieue a été lancé. Les mesures visant à renforcer les capacités d'infrastructure existantes grâce à l'utilisation de la télématique ont pris du retard. Parmi les autres mesures introduites, on peut citer:

- Le stationnement payant dans les centres-villes;
- L'introduction de voies réservées aux bus;
- La circulation séparée des tramways;
- La priorité donnée aux tramways aux carrefours;
- La construction d'un nouveau métro et de nouvelles lignes de tramway;
- Le subventionnement des transports en commun urbains et des transports suburbains;

- L'aménagement de places de parcs relais;
- L'introduction de systèmes de transport intégré dans les agglomérations;
- Le développement des pistes cyclables et du transport des piétons (pour l'heure, l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport accuse un grand retard).

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

L'un des principes fondamentaux de la politique des transports de la République tchèque, est de développer et d'encourager les modes de transport qui consomment peu d'énergie. La consommation totale d'énergie dans le domaine des transports, qu'il s'agisse des modes de transport individuels ou de la tendance pour la période 1990-2001, fait l'objet du tableau 1. Les mesures visant à encourager une meilleure utilisation de l'énergie dans le secteur des transports peuvent se diviser en trois groupes: les mesures techniques (réduction de la consommation en carburants et autres sources d'énergie), les mesures prises dans le domaine de l'infrastructure des transports (construction de voies rapides et d'autoroutes à double voie) et les mesures d'organisation (améliorer l'utilisation des transports publics, liaison avec des systèmes de transport particuliers, systèmes de transport intégré et mise en place de transports combinés). Parmi les mesures de première importance figure le financement des projets de recherche et développement visant à réduire la consommation en énergie des moyens de transport. La première priorité de la recherche est de réduire la consommation d'énergie des groupes de propulsion par l'optimisation et la commande électronique du cycle de combustion, ainsi que par la réduction des pertes mécaniques, la mise au point éventuelle de nouveaux groupes de propulsion (à l'hydrogène, véhicules électriques) et l'utilisation de carburants de remplacement. Ces mesures pourraient se traduire non seulement par des économies d'énergie dans le domaine des transports, mais aussi par une réduction de la pollution.

Tableau: Consommation d'énergie dans le secteur des transports (TJ)

Année	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Voitures particulières	51 286	74 011	78 713	80 698	77 539	84 485	85 518	86 141
Autocars	17 626	15 556	13 588	11 357	12 306	11 157	11 670	8 319
Transport routier de marchandises	25 010	21 156	42 361	55 118	49 810	53 423	52 894	55 544
Autobus	8 040	8 333	7 961	7 904	8 541	8 106	8 096	8 569
Transport ferroviaire	15 951	11 031	8 093	5 454	5 898	5 191	7 166	7 480
Transport par voie navigable	2 029	1 858	1 871	891	1 090	1 083	870	1 176
Transport aérien	11 483	8 098	6 938	6 624	7 133	7 438	7 742	8 133
Total	131 425	140 043	159 525	168 047	162 317	170 883	173 956	175 363

I. Aspects économiques, techniques et opérationnels

6. Services publics réguliers d'autobus

La loi n° 111/94, relative au transport routier, telle qu'amendée par la loi n° 150/2000, définit les obligations de service public en matière de fourniture des services de transport de base et autres et de remboursement des pertes avérées. La méthode de définition et de calcul de ces pertes a été fixée par le Ministère des transports et des communications, en application du décret n° 50/98, relatif aux pertes avérées.

Les contrats concernant les obligations de service public sont conclus entre les transporteurs et les autorités des districts. Ces contrats portent notamment sur le montant des remboursements des pertes avérées qui sera prélevé sur les budgets des autorités des districts.

Pour les autres services de transport, les relations contractuelles sont conclues entre les transporteurs et chacune des communes ou, le cas échéant, des communautés de communes, le remboursement des pertes avérées étant alors financé par les communes, sur leur propre budget.

Fonds remboursés pour pertes avérées (en millions de CK):

	1997	1998	1999	2000	2001
Autorités des districts	1 210	1 632	1 844	2 062	2 050
Communes	493	418	508	429	558
Total	1 703	2 050	2 352	2 491	2 608

La desserte du territoire est assurée par 6 100 autobus, dont l'âge moyen est 9,6 ans. Pour financer la modernisation de son parc d'autobus, le Gouvernement a fixé dans ses résolutions n° 499/97 et n° 632/2000 le montant de la participation de l'État.

La somme approuvée pour la participation de l'État est prélevée sur le budget du Ministère des transports et des communications, et les subventions sont versées directement à certains transporteurs.

Étude relative aux fonds accordés et au nombre d'autobus financés par l'État:

	1997	1998	1999	2000	2001
Montant total en millions de CK	150	150	150	150	363
Nombre d'autobus	311	299	300	300	430

Transport ferroviaire public de voyageurs

Jusqu'en 2000, le remboursement des pertes d'exploitation encourues, notamment les dépenses d'infrastructure ferroviaire, était financé par des fonds publics, en l'occurrence par le budget du Ministère des transports et des communications.

Depuis 2001, c'est le Fonds national de l'infrastructure des transports qui est chargé du remboursement des dépenses d'infrastructure ferroviaire.

Le remboursement des pertes d'exploitation, conformément à la loi n° 266/1994, relative aux voies de communication, telle qu'amendée par la loi n° 23/2000, a été scindé en deux: le remboursement des pertes avérées découlant de l'obligation du service public d'assurer les services de transport de base (exploitation des trains de voyageurs et des trains rapides) et le remboursement des pertes avérées découlant de l'obligation de service public de garantir les engagements de l'État en matière de transports dans l'intérêt du public (exploitation de trains directs et de trains rapides).

Le remboursement d'une perte avérée découlant de l'obligation d'assurer les services de transport de base incombe aux autorités des districts, qui définissent la portée des obligations de service public en termes d'exploitation, de transport et de tarifs. S'agissant des tarifs, c'est le Ministère des transports et des communications qui fixe les obligations de service public.

Le remboursement des pertes avérées découlant de l'obligation de garantir les engagements de l'État dans l'intérêt du public incombe au Ministère des transports et des communications.

Les sommes remboursées séparément ne sont pas mentionnées car, pour l'heure, il ne s'agit pas de sommes réelles et les remboursements insuffisants de pertes avérées sont cumulés sous forme de pertes comptables.

7. Lorsque l'on évalue le secteur des transports du point de vue économique, on part généralement du principe que contrairement au transport de marchandises, qui peut être rentable, le transport de voyageurs enregistre souvent des pertes en raison de son coût élevé. Pourtant, si pour accroître sa rentabilité, on procède à une augmentation des tarifs, les usagers préféreront inévitablement utiliser leurs voitures. Par conséquent, la République tchèque a mis en place un système de subventions pour d'une part financer les transports en commun et, d'autre part, offrir des tarifs accessibles au grand public.

Les transporteurs cherchent à gagner en rentabilité par une meilleure utilisation du parc de véhicules et des ressources humaines. Dans le domaine du transport routier, c'est le secteur privé qui se charge d'améliorer la productivité des opérations. La situation est tout autre dans le domaine des chemins de fers publics, où certaines transformations devraient conduire à des améliorations de la gestion des ressources humaines et des véhicules ferroviaires, ainsi que dans d'autres domaines de la gestion, notamment en assurant la transparence des coûts. Pour améliorer la productivité du travail, on s'emploie également, par exemple, à réduire les horaires du personnel roulant en transportant le même volume de marchandises.

8. Transport de voyageurs – voir point 9

Transport de marchandises

Exploitation du transport intermodal de marchandises en République tchèque

Ligne de transport combiné accompagné Lovosice-Dresde. Son exploitation n'est envisagée que jusqu'à la mise en service de l'autoroute D8/A17 (Allemagne). La ligne est

subventionnée par le Gouvernement de Saxe (pour les deux tiers) et par le Gouvernement tchèque (pour le tiers restant). À l'heure actuelle, une étude relative au report d'une partie au moins du trafic sur le transport combiné non accompagné ou sur la navigation sur l'Elbe est en cours d'élaboration. La deuxième ligne de transport combiné accompagné, České Budějovice – Villach, a été supprimée et sa réouverture n'est pas à l'ordre du jour.

Le transport combiné non accompagné connaît une certaine croissance, en raison notamment de l'intensification du transport maritime entre Prague et les ports de l'Europe occidentale (Rotterdam, Hambourg, Bremerhaven). La construction d'un nouveau terminal de transport combiné à Lysá nad Labem est en cours de préparation. Par contre, le transport combiné sur courtes distances est en perte de vitesse, tout comme d'ailleurs le nombre de conteneurs transbordés.

Quant aux caisses mobiles, elles ne sont pas très utilisées. Les centres logistiques sont peu desservis par le rail puisque dans leur majorité, ils ne sont pas reliés au réseau ferroviaire général – c'est le cas des centres logistiques commerciaux spécialisés dans un seul domaine d'activité ou qui ne regroupent qu'un cercle restreint d'entreprises. Il conviendrait pour assurer le transport, d'instaurer un réseau de centres logistiques publics qui seraient financés par les capitaux privés ou, si nécessaire, avec le soutien des collectivités locales.

Prague-Ruzyně, l'aéroport principal de la République tchèque (95 % du trafic aérien), a un point faible majeur: il est dépourvu de toute liaison ferroviaire. La construction d'un nouveau tronçon ferroviaire entre l'aéroport et le centre de Prague devrait permettre, dans un premier temps, la circulation de trains légers de banlieue, puis de trains de grandes lignes, plus confortables.

9. La politique des transports de la République tchèque vise avant tout à répondre à la nécessité d'intégrer les transports urbains et suburbains. La mise en place d'un système de transport intégré a permis la réalisation de progrès indéniables en matière de coordination des divers modes de transport de voyageurs.

Des lignes du système de transport intégré ont été mises en service dans les environs de Prague, ainsi que dans les régions de Brno, d'Ostrava, de Zlín, de Plzeň et de Karlovy Vary. Des projets similaires sont en cours d'élaboration dans d'autres villes également. Parmi ces lignes de transport intégré figureront des lignes de trains de banlieue ainsi que des lignes de transport non ferroviaire, la règle étant que les lignes principales assureront un service régulier. L'intégration concerne les tarifs, les horaires et, le cas échéant, les prescriptions de construction. La mise en place d'un système de transport intégré pose un problème dans la mesure où l'on ne parvient que rarement à une intégration complète des divers modes de transport. Le processus d'interconnexion de plusieurs systèmes intégrés a toutefois été lancé progressivement. Il convient de noter que le bon fonctionnement d'un système de transport intégré dépend souvent des sommes investies dans les moyens de transport, des infrastructures, voire d'autres facteurs, notamment de la réalisation de «la pièce maîtresse», qui devrait avant tout être constituée par le rail.

Dans le domaine législatif et des mesures en faveur du transport intégré, il convient, dans le processus d'élaboration des politiques de transport régionales et de transformation des

chemins de fer tchèques, d'appliquer le concept des obligations du service public, qu'il s'agisse du transport routier ou du transport ferroviaire.

Pour ce qui est de la coordination des horaires des services de transport urbains et suburbains, il est crucial de veiller à la perméabilité des réseaux de transport car toute perturbation peut compromettre le système de transport intégré dans son ensemble, avec toutes les conséquences néfastes que l'on peut imaginer. Les transports urbains, et plus particulièrement les services de tramway, bénéficient désormais d'un traitement préférentiel. Le métro de Prague, en tant que système indépendant, se porte plutôt bien. Dans le domaine des transports suburbains, on observe un parallélisme entre le transport de grandes lignes, le transport de banlieue et le transport de marchandises sur ligne ferroviaire unique. Le fait que les trains circulent à différentes vitesses peut entraîner une limitation de la perméabilité des lignes.

L'introduction du système des parcs relais (P + R) contribue grandement à accroître le pouvoir d'attraction des systèmes de transport suburbains. Ces systèmes sont progressivement mis en place autour des stations de métro de Prague, parfois autour des gares. Leur utilisation dépend de bon nombre de facteurs. Les automobilistes utilisant ces parkings ont la possibilité d'utiliser des billets à prix préférentiel couvrant également le prix du parking.

Transports en commun urbains

Dans les grandes villes, les transports en commun urbains sont assurés par des sociétés de transport indépendantes qui sont néanmoins en partie subventionnées par les villes en question. Au nombre de 19, elles assurent le transport de 85 % des voyageurs environ.

Dans les villes de moindre importance, les transports en commun urbains sont assurés par des transporteurs ayant conclu des contrats d'obligation de service public, conformément à la loi sur les transports routiers.

L'État ne finance pas le remboursement des pertes que peuvent subir les services de transport susmentionnés; elles sont prises en charge par chacune des villes.

Compte tenu de l'ancienneté des moyens de transport, le Gouvernement a décidé, dans ses résolutions n° 499/97 et n° 632/2000, de financer leur modernisation comme suit:

	1997	1998	1999	2000	2001
Montant des fonds (millions de CK)	513	550	550	565	150
Tramways financés par l'État	36	16	12	6	2
Trolleybus financés par l'État	38	31	22	31	7
Autobus financés par l'État	239	109	183	182	51

Depuis 1998, l'État s'efforce d'encourager la mise en service de moyens de transport à plancher surbaissé, notamment en participant de manière accrue au financement de l'achat de ce type de véhicule.

10. Pour recenser et localiser les problèmes de transport, il faut, d'une manière générale:

Évaluer la capacité et la qualité des axes de communication par rapport aux besoins définis, en fonction des variantes éventuelles de mise en œuvre découlant de la qualité de l'infrastructure des transports au regard des obligations internationales de la République tchèque.

- État technique de l'infrastructure des transports (paramètres techniques, utilisation actuelle des systèmes de transport intelligents, résultats des programmes de recherche-développement en la matière en vue d'équiper l'infrastructure des transports en installations compatibles avec les systèmes de transport intelligents).
- Projet visant à rattraper le retard pris par le réseau des transports et projet de calendrier pour chacune des réparations, en fonction des résultats de la comparaison des capacités et des contraintes imposées (à la fois qualitatives et quantitatives).
- Énumération des ressources financières nécessaires pour rattraper le retard pris par le réseau des transports.

Pour recenser et localiser les problèmes de transport au cas par cas, il faut:

- Repérer les goulets d'étranglement;
- Définir le degré de danger que représente tout trafic supplémentaire;
- Préciser les problèmes d'exploitation;
- Proposer des mesures d'organisation, d'investissement et autres pour résorber les goulets d'étranglement.

Les problèmes ci-dessus sont à l'étude. Les conclusions obtenues seront ensuite mises en œuvre dans la mesure des ressources financières disponibles pour ce qui est des mesures concrètes ou, le cas échéant, selon les possibilités d'organisation.

11. Les organismes de recherche dans le domaine des transports participent à des activités en relation avec le cinquième programme-cadre, le programme COST, le programme Leonardo, etc. Parmi les projets importants, il convient de citer:

Cinquième programme-cadre:

- Surveillance et protection des actifs
- Réduction en coûts réels du transport intermodal porte-à-porte
- Mesures prises pour la mise en œuvre de dispositifs avancés de sécurité pour les véhicules et d'assistance pour les automobilistes. Normalisation et utilisation optimale du réseau routier et sécurité
- Stratégies de gestion de la mobilité pour les prochaines décennies

- Transport durable en Europe et liaisons avec l'Amérique
- Mise en place de stratégies améliorées de compréhension, de prise de décisions et de participation (GRD-2000-30128)
- Amélioration des opérations intermodales de fret au niveau des terminaux frontière
- Contrôles routiers et pénalisation des mauvais conducteurs
- Sécurité routière et protection de l'environnement
- Intérêt des espaces verts urbains
- Mesures d'organisation pour trouver des solutions de remplacement aux liaisons aériennes de courte distance
- Matériel de recherche en matière de transports en Europe
- Évaluation des villes et démonstration de systèmes de transport novateurs
- Perspectives holistiques visant à améliorer la viabilité écologique de nos villes
- Gestion des transports urbains et planification énergétique et environnementale
- Communications mobiles et développement des zones rurales
- Gestion des connaissances au niveau des sociétés de transport locales
- Méthodes rentables, durables et novatrices de modernisation des tunnels existants en ce qui concerne la sécurité en cas d'incendie
- Ingénierie de la construction et de l'infrastructure civile à long terme
- Directives de sécurité pour l'évaluation de la durée de vie des routes
- Cyberéconomie et ses conséquences en matière de transports
- Étude des possibilités d'utilisation des excédents de revenus pour les investissements dans le domaine des transports
- Arrangements institutionnels et mesures non appliquées dans la politique des transports
- Méthode perfectionnée et rentable de surveillance de la circulation
- Collecte élargie de données provenant de véhicules en déplacement (Floating Car Data)
- Réseau thématique sur le transport aérien pour les activités de validation ATM

- Réseau thématique destiné à optimiser la gestion des services de transport internationaux
- Solutions de fret urbain BEST
- Réseau thématique sur les points et les terminaux de transbordement du fret
- Intégration des programmes de recherche tchèques sur les transports dans l'espace européen de la recherche
- Nouveaux moyens de promotion de la circulation piétonne dans les villes
- Qualité de vie des personnes âgées et conditions de mobilité
- Collecte élargie de données provenant de véhicules en déplacement (Floating Car Data IST-2001-37804)
- Mises en œuvre des ressources
- Mise en valeur des activités touristiques et de loisirs au moyen du label «énergie verte».

Mesures COST:

- Mise en place d'un réseau européen de transport intermodal
- Fragmentation de l'habitat due aux infrastructures de transport
- Mesures relatives à la politique de stationnement et leurs effets sur la mobilité et l'économie
- Réduction du nombre de routes fermées grâce à des procédures d'entretien de la chaussée
- Amélioration du déneigement et du salage sur les routes et les ponts européens
- Procédures requises pour l'évaluation des structures du type autoroutes
- Émissions et consommation de carburant par les poids lourds
- Amélioration de la recherche en matière de chaussée grâce à des essais de charge accélérés
- Renforcement des chaussées au moyen de laine d'acier et de matériaux géosynthétiques
- Accessibilité des autocars et des autobus long courrier aux personnes à mobilité réduite

- Évaluation intégrée des incidences de la circulation et des infrastructures de transport sur l'environnement.

III. Infrastructure

12. Après analyse, voici l'évaluation qui peut être faite du secteur des transports:

L'augmentation nette de la circulation automobile nationale et internationale (marchandises et voyageurs) qui s'est produite à partir de 1989, ainsi que la nouvelle organisation des flux de trafic, les nouvelles ressources et la nouvelle orientation des objectifs imposent de nouvelles prescriptions en matière de capacité et de qualité du réseau de transport, dont l'entretien et le développement sont quelque peu négligés par les présentes politiques de décision.

La croissance rapide qu'a enregistré le trafic de voitures particulières entraîne des problèmes cruciaux à cause de la préparation insuffisante du réseau de transport et du matériel, de la pollution atmosphérique, du bruit et d'effets de barrière (régulation de la circulation et réglementation de la circulation dans les zones résidentielles et dans les sites naturels protégés), notamment l'encombrement des centres-villes (état des axes de communication et leur équipement, qualité des transports publics) et l'augmentation du nombre d'accidents de la route et de leurs conséquences.

La République tchèque travaille actuellement à l'actualisation de sa politique des transports pour la période qui suivra son entrée dans l'Union européenne, conformément aux recommandations du Livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports au sein de l'Union.

L'harmonisation des conditions régissant le marché des transports pour chaque mode de transport, et notamment les transports ferroviaire et routier, n'a pour l'heure pas été complètement réalisée.

La réduction des services de transports publics et la diminution de leur attrait ont un effet synergique au niveau des politiques régionales.

Le réseau de transport existant de la République tchèque ne parvient pas à offrir au pays une possibilité d'intégration appropriée et de haute qualité avec le réseau de transport européen et celui des États voisins.

La majorité des zones résidentielles sont privées de systèmes de circulation bien conçus et réglementés ou de rocade pour le trafic de transit.

Le parc des véhicules de transport public (services de transport public urbain, d'autobus et de trains) est obsolète.

Le développement du réseau de transport a été envisagé de façon partielle sans tenir compte de la nécessité d'harmoniser le système de transport tout entier.

Le budget restreint de l'État et le peu de capitaux privés limitent sensiblement la vitesse à laquelle le retard de ces dernières années peut être comblé.

La part des transports ferroviaire et fluvial dans le total des transports nationaux et internationaux a enregistré un net recul et la part du transport combiné est toujours relativement basse.

Le transport aérien, qui devient le mode de transport le plus en vogue, connaît une constante tendance à la hausse et le transport des marchandises par route et par voie ferrée est caractérisé par un excédent de capacités considérable.

L'état technique et l'entretien des infrastructures de transport (notamment le mauvais état et la réfection insuffisante des ponts) ne satisfont ni aux normes européennes, ni aux accords internationaux conclus; une bonne partie des moyens techniques et du parc automobile est en outre obsolète et d'un usage peu pratique.

La transformation complète des chemins de fer et la conversion de la société des chemins de fer tchèque en une société commerciale moderne n'ont pas eu lieu. La promotion de la bicyclette comme moyen de transport sain n'en est qu'à ses débuts.

Il est nécessaire de créer les conditions favorables à l'introduction de la télématique dans tous les domaines des transports et de parachever le financement uniforme de la politique tarifaire en matière de transport de voyageurs.

La planification et la mise en œuvre de grands projets d'infrastructure et les subventions étatiques accordées au secteur des transports pour les programmes d'investissement approuvés par le Gouvernement concernent notamment:

- La construction de 450 km d'autoroutes et de 890 km de voies rapides, la modernisation de 1 520 km de routes de la catégorie I et la modernisation et la reconstruction de 777 km de routes des catégories II et III;
- La modernisation et la reconstruction de 1 876 km de voies ferrées;
- La modernisation et la reconstruction de 334 km de voies navigables intérieures;
- L'octroi par l'État de subventions pour la reconstruction et la modernisation de l'aéroport international de Prague-Ruzyně, pour l'application des Accords de Schengen, qui prévoient la séparation entre, d'une part, les voyageurs ressortissants de pays de l'Union européenne et, d'autre part, les voyageurs ressortissants de pays tiers; l'octroi de subventions pour le rachat des terrains nécessaires à la construction de la ligne de chemin de fer entre Prague et l'aéroport international de Prague-Ruzyně, et de subventions pour le programme de transformation de la gestion, de la mise en œuvre et de la régulation du trafic aérien dans l'espace aérien tchèque;
- Le maintien des subventions étatiques de l'État pour la construction du métro de Prague, la reconstruction des lignes et dépôts de tramways et de trolleybus existants ou la construction de nouvelles lignes et de nouveaux dépôts, y compris des dépôts d'autobus;

- Le maintien des subventions de l'État pour la remise en état des véhicules des transports publics urbains de surface et des véhicules assurant le service public régulier d'autobus;
- Le maintien des subventions de l'État pour la construction et l'agrandissement des installations de transbordement destiné au transport combiné, le maintien des subventions pour la fourniture de moyens de transbordement et autres moyens de transport combiné;
- Le maintien des subventions de l'État visant à promouvoir le transport non motorisé.

Ci-après figurent les suggestions et mesures actuellement mises en œuvre pour chaque mode de transport:

Développement des infrastructures routières

- Construction d'autoroutes;
- Construction de voies rapides;
- Développement des routes de catégorie I;
- Développement des routes des catégories II et III.

Développement des infrastructures ferroviaires

- Quatre couloirs de transit ferroviaires ont été mis en conformité avec les normes techniques européennes avant tout pour permettre la circulation de trains pouvant rouler jusqu'à 160 km/h et ayant un gabarit de chargement UIC de 22,5 tonnes par essieu (D4). La modernisation des couloirs ferroviaires nationaux suppose en outre le réaménagement complet de la plate-forme et de la superstructure des voies, notamment les ouvrages d'art, la remise en état et, le cas échéant, le remplacement des caténaires, la modernisation du matériel de communication et de sécurité, la réfection de passages à niveau ou la construction de passages à niveaux superposés, la construction de pare-bruit, la reconstruction ou la construction de quais dans les gares et aux simples arrêts, équipés d'accès par niveaux séparés, etc.;
- Programme d'électrification des lignes (en premier lieu, des lignes internationales);
- Rénovation des lignes mentionnées dans les accords internationaux et faisant partie du réseau TINA (à partir de 2005);
- Mis en conformité des principaux embranchements et gares ferroviaires situés dans les couloirs I et II avec les paramètres techniques modernes des lignes sur lesquelles ils sont situés;

- Réfection de la ligne ferroviaire Prague-Kladno, et construction d'un nouveau tronçon reliant l'aéroport de Prague-Ruzyně au centre de Prague (gare ferroviaire Masaryk).

Développement des infrastructures de navigation intérieure

- Sur la voie navigable existante Elbe-Vltava;
- Rendre navigable la voie entre l'Elbe et Pardubice en reliant entre eux les tronçons navigables existants entre Chvaletice et Přelouč, et construction du port de Pardubice.

Développement des infrastructures aéroportuaires

- Modernisation de l'aéroport international de Prague-Ruzyně;
- Programme de transformation de la gestion, de l'exploitation et de la régulation du trafic aérien.

Développement des infrastructures de transport public urbain et des services réguliers et publics d'autobus

- Véhicules.

Développement des infrastructures de transport combiné

- Construction et progrès technique;
- Équipements mobiles (machines et matériel).

13. Pour établir les priorités des programmes d'investissement futurs, on utilise une méthode classique, à savoir s'appuyer sur l'extrapolation des indicateurs socioéconomiques (PIB, population, production agricole et industrielle) et sur la matrice de l'offre et de la demande.

Pour évaluer les bénéfices que l'on va tirer des investissements futurs, on utilise une analyse coûts-avantages englobant une analyse financière (produits financiers nets) et une analyse économique (avantage économique pour la société dans son ensemble).

Pour l'évaluation et la comparaison des projets, on utilise les méthodes suivantes:

- Valeur actualisée nette (VAN);
- Taux de rendement interne;
- Rapport coûts-avantages;
- Étude de sensibilité ou analyse du risque.

14. Les infrastructures de transport sont financées au moyen de plusieurs sources. Jusqu'à présent, le budget de l'État était la principale d'entre elles mais, depuis 2000, suite à la loi n° 104/2000, il est progressivement remplacé par le Fonds national pour l'infrastructure des transports (SFTI). Le 8 juin 2000, la Chambre des députés de la République tchèque a adopté le budget 2001 dudit Fonds, soit 34,8 milliards de CK. Le budget devrait être financé par les taxes sur l'utilisation des routes, les taxes sur les hydrocarbures et les lubrifiants et par une partie des recettes des péages des autoroutes, le reste provenant du Fonds national de placement immobilier ou, le cas échéant, du budget de l'État.

Les prêts accordés par des établissements financiers internationaux et les contributions des instruments financiers européens notamment représentent une autre source de financement. En 1999, par exemple, la banque Konsolidační a conclu avec la Banque européenne d'investissement (BEI) deux prêts destinés à des projets de routes et d'autoroutes. Il s'agit de prêts à long-terme sur 15-20 ans soumis aux conditions générales de la BEI. Les Chemins de fer tchèques utilisent des prêts similaires pour développer leurs infrastructures. De 1993 à aujourd'hui, les prêts concédés par la BEI pour le développement des infrastructures se montent à 2,1 milliards d'euros (76 milliards de CK), dont 1,3 milliard d'euros (48 milliards de CK) de crédits. Ces prêts sont garantis par l'État.

Le programme de modernisation des infrastructures de transport en République tchèque a également été financé par l'Union européenne, par le biais de subventions au titre du Programme national Phare, du Programme transfrontalier Phare et du Programme multinational Phare, qui concernent les transports. Depuis 1995, les investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières se sont montés à 112,7 milliards d'euros (4,05 milliards de CK). Pour la période à venir, les instruments financiers ISPA seront l'une des principales sources d'assistance financière étrangère puis, après l'entrée de la République tchèque dans l'Union européenne, ceux-ci seront remplacés par le Fonds de cohésion et le Fonds européen de développement régional (fonds structurels de l'Union européenne).

Les ressources propres constituent une source de financement indéniable pour les transports ferroviaire, fluvial et aérien. Elles iront en augmentant une fois la restructuration des Chemins de fer tchèques terminée.

Étant donné le retard général accumulé dans le domaine des infrastructures de transport et le manque de fonds, il faut chercher d'autres sources de financement. Parmi celles-ci, les capitaux privés, à savoir les capitaux investis dans le système CET (construction-exploitation-transfert) en vue de maximiser la valeur de l'argent par la répartition du risque entre le secteur privé et le secteur public. Pour l'heure, un projet pilote «CET-D 47» est en cours d'élaboration. Pour la première fois en République tchèque, ce projet permettra l'introduction progressive de nouvelles méthodes d'investissement destinées à la mise en place de procédures de construction et d'exploitation efficaces pour la construction et l'utilisation des axes de communication. Ce projet pilote porte sur la construction de l'autoroute D 47 dans la région de Hranice na Moravě-Ostrava.

B.

Nombre d'employés dans le secteur des transports

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport ferroviaire	101 874	100 687	98 395	93 261	90 479	87 215
Entreprises de transport de marchandises par route	133 581	139 359	140 817	143 713	144 107	141 820
Transport par voie navigable	826	578	471	481	599	712

**Total des investissements dans l'infrastructure des transports (en prix courants)
(en millions de CK)**

Type d'infrastructure	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Rail	3 897,0	5 507,0	10 058,0	10 938,0	9 909,9	13 200,3
Route	9 802,0	10 537,0	13 720,0	14 466,0	12 217,0	11 737,0
Voies navigables	47,8	15,5	87,4	202,4	114,8	402,2
Air	2 523,2	2 769,0	2 565,9	802,4	613,8	992,8
Oléoduc	1 308,0	1 989,0	374,0	171,9	425,0	399,2

**Total des investissements dans l'infrastructure des transports provenant du budget
de l'État et du Fonds national de l'infrastructure des transports (SFTI)
(en millions de CK)**

Type d'infrastructure	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Rail (budget de l'État)	2 321,2	2 456,1	3 201,5	3 928,5	5 553,9	3 813,4
Rail (SFTI)						1 460,8
Route (budget de l'État)	8 957,0	9 596,0	10 689,0	6 434,0	9 230,2	4 938,0
Route (SFTI)						2 774,9
Voies navigables (budget de l'État)	0,0	0,0	87,4	170,9	106,2	93,0
Voies navigables (SFTI)						161,8
Air (budget de l'État)	297,6	387,3	314,5	125,4	93,1	200,0
Air (SFTI)						0,0

Résultats obtenus dans le secteur du transport de voyageurs

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport de voyageurs (en millions)	4 982,0	4 934,5	4 925,3	4 868,7	4 982,6	4 925,8
Transport ferroviaire (non intégré)	222,6	212,0	195,2	174,2	168,4	174,1
Transport public par autobus	644,2	527,4	465,0	456,0	446,9	451,0
Transport aérien	1,8	2,0	2,2	2,4	2,9	3,5
Transport par voie navigable	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,8
Transport public urbain	2 412,5	2 397,5	2 412,2	2 350,4	2 433,8	2 320,5
Total transport public	3 282,0	3 139,5	3 075,3	2 983,7	3 052,6	2 949,8
Transport de passagers en voitures particulières	1 700,0	1 795,0	1 850,0	1 885,0	1 930,0	1 976,0
Résultats obtenus dans le secteur du transport de voyageurs (en millions de passagers-km)						
Transport ferroviaire (non intégré)	90 880,2	93 588,2	93 727,3	94 733,7	97 147,6	101 521,7
Transport public par autobus	8 022,9	8 110,8	7 720,8	7 017,8	6 956,8	7 299,4
Transport public par autobus	10 963,0	9 735,0	8 804,0	8 680,9	8 649,0	9 552,3
Transport aérien	2 857,5	3 170,0	3 524,5	3 680,0	4 335,2	5 854,7
Transport par voie navigable	11,9	7,8	7,8	7,6	7,5	7,7
Transport public urbain	14 524,9	14 664,6	14 670,2	14 547,5	14 949,1	14 967,5
Total transport public	36 380,2	35 688,2	34 727,3	33 933,7	34 897,6	37 681,7
Transport de passagers en voitures particulières	54 500,0	57 900,0	59 000,0	60 800,0	62 250,0	63 840,0

(en pourcentage)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport de voyageurs (en millions)	100	99,05	98,86	97,73	100,01	98,87
Transport ferroviaire (non intégré)	100	95,24	87,69	78,26	75,65	78,21
Transport public par autobus	100	81,87	72,18	70,79	69,37	70,01
Transport aérien	100	111,11	122,22	133,33	161,11	194,44
Transport par voie navigable	100	77,78	77,78	77,78	66,67	88,89
Transport public urbain	100	99,38	99,99	97,43	100,88	96,19
Total transport public	100	95,66	93,7	90,91	93,01	89,88
Transport de passagers en voitures particulières	100	105,59	108,82	110,88	113,53	116,24
Résultats obtenus dans le secteur du transport de voyageurs (en millions de passagers-km)						
Transport ferroviaire (non intégré)	100	102,98	103,13	104,24	106,9	111,71
Transport public par autobus	100	101,10	96,23	87,47	86,71	90,98
Transport public par autobus	100	88,80	80,31	79,18	78,89	87,13
Transport aérien	100	110,94	123,34	128,78	151,71	204,89
Transport par voie navigable	100	65,55	65,55	63,87	63,03	64,71
Transport public urbain	100	100,96	101,00	100,16	102,92	103,04
Total transport public	100	98,1	95,46	93,28	95,92	103,58
Transport de passagers en voitures particulières	100	106,24	108,26	111,56	114,22	117,14

Résultats obtenus dans le secteur du transport de marchandises

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport de marchandises - total (en milliers de tonnes)	686 429	805 206	643 920	586 582	548 978	523 249
Transport ferroviaire	108 871	107 235	111 379	104 788	90 734	98 253
Transport routier pour compte d'autrui	356 591	325 817	222 642	201 933	207 763	199 565
Transport routier pour compte propre	209 426	359 927	298 840	268 954	240 537	215 159
Transport par voie navigable	4 441	3 214	1 828	1 678	1 877	1 906
Transport aérien	18	14	14	13	17	19
Transport par oléoduc	7 083	8 999	9 217	9 217	8 050	8 346
Résultats obtenus dans ce secteur des transports - total (en millions de tonnes-km)	40 977	55 802	64 566	55 669	56 415	58 955
Transport ferroviaire	22 623	22 338	21 010	18 709	16 713	17 496
Transport routier pour compte d'autrui	10 555	24 470	30 781	24 489	26 039	31 363
Transport routier pour compte propre	4 142	5 582	9 859	9 423	10 925	7 673
Transport par voie navigable	1 348	1 115	783	915	913	773
Transport aérien	33	26	27	56	30	38
Transport par oléoduc	2 276	2 271	2 106	2 078	1 795	1 612

Infrastructure des transports

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Longueur des voies construites – total	16 884	16 876	16 714	16 714	17 025	16 494
Longueur des lignes exploitées	9 430	9 430	9 430	9 430	9 444	9 444
Réseau routier et autoroutier – total	55 500	55 511	55 394	55 934	55 432	55 408
Longueur de la voie navigable Labe-Vltava	303	303	303	303	303	303
Nombre d'aéroports – total	73	67	74	85	84	86
Longueur (km) des oléoducs – total	581	736	736	736	736	736
Nombre de points de transbordement (transport combiné) – total	23	22	21	20	14	14

Matériel de transport

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport ferroviaire						
Locomotives	2 968	2 961	2 973	2 923	2 851	2 829
Automotrices électriques et diesel	960	970	980	972	983	973
Véhicules de transport de voyageurs	5 996	5 953	5 896	5 778	5 607	5 284
Nombre de places assises/couchettes (en milliers)	397	387	395	382	374	363
Fourgons	745	741	780	568	606	720
Wagons	74 728	74 312	73 109	71 678	67 110	60 681
Transport routier						
Motocycles immatriculés en République tchèque	915 229	918 159	929 627	927 080	799 647	748 140
Voitures particulières immatriculées en République tchèque	3 043 316	3 192 532	3 391 541	3 492 961	3 439 745	3 438 870
Minibus et autocars immatriculés en République tchèque	19 756	20 489	20 755	19 960	18 981	18 259

Camions immatriculés en République tchèque	202 929	225 477	246 621	260 276	268 259	275 617
Tracteurs routiers immatriculés en République tchèque	16 382	17 482	18 751	20 035	21 151	22 669
Semi-remorques immatriculées en République tchèque	22 074	23 284	18 997	20 283	21 483	22 780
Remorques immatriculées en République tchèque	630 697	646 924	72 876	83 645	93 207	104 073
Nombre de véhicules électriques dans les transports publics urbains de la République tchèque						
Trolleybus	718	711	721	708	721	727
Tramways	1 913	1 929	1 947	1 982	1 899	1 888
Métro	532	528	504	504	504	504
Transport par voie navigable						
Automoteurs	80	53	75	79	76	67
Unités non automotrices et bateaux poussés	292	194	309	294	291	176
Remorqueurs et pousseurs	341	160	212	206	151	105
Bateaux de voyageurs	74	42	40	41	54	67
Transport aérien						
Nombre d'aéronefs dont la masse certifiée au décollage est d'au moins 9 000 kg						
Aéronefs – nombre total	47	41	49	47	47	44
Aéronefs à voilure fixe – total	41	33	41	42	41	38
Nombre d'aéronefs dont la masse certifiée au décollage est inférieure à 9 000 kg						
Aéronefs – nombre total	735	696	725	709	722	732
Aéronefs à voilure fixe – total	712	670	701	680	695	700
