



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.4
3 juin 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 du jour)

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Additif 4

Transmises par le Gouvernement de la Hongrie

Note: À sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs, conformément à une décision prise lors de sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de faire circuler 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).

* * *

Politique générale des transports

1. Faits nouveaux concernant les objectifs de votre Gouvernement intéressant l'ensemble des transports intérieurs et tel ou tel secteur particulier (route, rail, voie navigable, transports urbains, etc.) ainsi que les objectifs externes (aménagement du territoire, développement régional, etc.), dans la mesure où ils sont liés aux transports.

Les transports sont un secteur d'importance stratégique qui joue un rôle de stimulant pour le développement de l'économie du pays. Dans ses fonctions – permettre la mobilité des personnes, des biens et des services – cette activité est liée étroitement aux processus de production, et de ce fait avec presque tous les domaines de la vie sociale et économique. C'est pourquoi on peut dire que le transport est une condition préalable au développement, mais aussi qu'il en est un moteur et une source. Les dépenses consacrées au développement de l'infrastructure de transport sont les plus propres à stimuler l'économie, le choix de leur affectation est décisif du point de vue du développement de la zone concernée.

Les objectifs de la politique des transports de la Hongrie sont les suivants:

- Maintenir une vision d'ensemble;
- Servir le développement durable (objectifs économiques, sociaux, politiques et écologiques);
- Assurer une répartition harmonieuse entre les différents modes de transport;
- Prendre en compte les aspects de développement économique et d'aménagement du territoire.

Le système des transports sera envisagé dans son ensemble, le développement de la route, du rail, des voies navigables et du transport aérien s'effectuant de manière coordonnée.

La Politique générale des transports pour la Hongrie jusqu'en 2015, en cours de préparation, prévoit un programme de développement des transports, élaboré dans le cadre du Plan national d'aménagement du territoire et du Plan national de développement.

En ce qui concerne le réseau d'autoroutes, un décret gouvernemental a défini un programme de développement jusqu'en 2015, prévoyant notamment la construction de segments routiers correspondant, sur le territoire hongrois, aux corridors d'Helsinki et au réseau TINA.

Grâce à la modernisation du réseau ferroviaire, les grandes lignes internationales desservant les corridors paneuropéens seront améliorées.

La politique des transports intègre le développement de la navigation intérieure dans un cadre global, où les voies navigables et les ports se transforment en nœuds de transport.

2. Faits nouveaux en matière d'organisation concernant les mesures prises pour atteindre les objectifs de politique des transports, par exemple, les dispositions relatives à la structure, au fonctionnement et à la compétence de l'administration responsable des politiques de transport

et les rapports de cette administration avec les autres administrations (nationales, régionales, locales) et avec les entreprises de transport.

L'organisation du secteur des transports routiers a été fortement décentralisée au cours des 10 dernières années. L'entretien du réseau routier est assuré par des sociétés publiques. En ce qui concerne le rail, plusieurs réformes ont été effectuées conformément aux prescriptions de l'Union européenne. Un organisme chargé de répartir les capacités de voies et de fixer les tarifs pour l'utilisation des voies a été constitué; la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de celle des transports de passagers et de marchandises est en cours. Dans le domaine de la navigation, des inspections centrales, régionales et territoriales ont été mises en place afin d'assurer un contrôle des navires au niveau du port maritime.

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

Le Gouvernement hongrois accorde une grande importance à l'amélioration de la sécurité de la circulation, et à l'atténuation des nuisances, aspects qui, au-delà de la simple organisation du transport, touchent au domaine social et à la question de l'intégration européenne.

La sécurité du transport – en premier lieu du transport routier – fera l'objet de mesures réglementaires (supervision des transports, mesures techniques, etc.), de mesures de formation et de programmes de sensibilisation de la population. Les questions de sécurité de la circulation sont coordonnées par le Comité national de prévention des accidents s'agissant des actions de sensibilisation et par le Comité interministériel de sécurité de la circulation pour ce qui concerne les mesures réglementaires. Les mesures les plus importantes prises au cours de la période récente sont l'usage obligatoire des ceintures de sécurité et des sièges de sécurité pour les enfants, ainsi que l'introduction d'un système de permis à points pour les conducteurs.

En ce qui concerne les atteintes à l'environnement, les outils utilisés seront, la réglementation (normes relatives aux véhicules et aux voies de transport), les moyens de protection active et passive, la réorientation des choix de modes de communication (priorité donnée au transport public, appui aux activités de transport combiné, etc.) ainsi que la sensibilisation aux bonnes pratiques en matière de transport.

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

En Hongrie, la répartition des modes de transport reste très favorable. Cette situation s'explique principalement par des conditions héritées de la période antérieure (retard relatif du développement de l'automobile, entraînant un besoin de transport public). Bien que cette répartition favorable se soit progressivement modifiée au cours des dernières années, il s'agira de tirer parti de cet avantage en limitant dans la mesure du possible l'évolution défavorable. Les mesures prises dans ce domaine sont les suivantes:

- Soutien apporté par l'État à l'utilisation des transports publics (billets fortement subventionnés, et abonnements à tarif réduit subventionnés pour les personnes défavorisées);
- Soutien au développement et l'exploitation des transports publics urbains, et notamment des tramways;
- Soutien en vue de l'achat d'autobus lorsque ceux-ci n'appartiennent pas aux municipalités;
- Soutien direct au transport de voyageurs par le rail;
- Création de structures juridiques et financières en vue de la mise en place d'associations de transport;
- Introduction de systèmes d'organisation de la circulation et de régulation du stationnement en vue de stimuler l'utilisation des transports publics.

5. Mesures visant à encourager l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur du transport.

L'administration hongroise des transports encourage, d'une part, l'utilisation des modes de transport économes en énergie (rail, voies navigables intérieures) et, d'autre part, les moyens de traction économes en énergie (électrification du rail, moteurs Euro 2 et 3, véhicules routiers à gaz naturel, etc.). Dans ce but, non seulement un appui est apporté aux solutions techniques, mais des mesures efficaces ont été prises par l'administration fiscale en vue d'encourager une utilisation rationnelle de l'énergie.

Aspects économiques, techniques et opérationnels

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

S'agissant des transports routiers, plusieurs travaux de recherche et mesures de mise en œuvre sont en préparation concernant notamment le système d'observation de l'état de la route et des conditions météorologiques, le système d'observation du périphérique M0 de Budapest (MARABU) et le système de gestion de la circulation MAESTRO sur l'autoroute M3. Dans le domaine du rail, le premier segment fonctionnant en mode ETCS est situé sur la ligne Zalalövöd-Boba (corridor V). S'agissant des voies d'eau intérieures, un système de navigation rationalisé par radio sera mis en place.

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

Dans le domaine des transports, les capitaux publics et privés jouent un rôle également important. L'objectif final de la politique économique et de la politique des transports de la Hongrie est d'assurer la rentabilité des capitaux engagés. Étant donné que cela n'est pas toujours possible du fait de diverses contraintes (ainsi, les transports par rail exigent de forts

investissements en capitaux), l'intervention de l'État est indispensable, en particulier pour les activités présentant une rentabilité faible ou les activités déficitaires, qui doivent être soutenues par des subventions ou des aides de l'État et des collectivités locales.

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

L'un des axes majeurs de la politique des transports en Hongrie est le renforcement de l'intégration des transports. Ce principe se justifie d'une part par la nécessité d'accroître la rentabilité et d'autre part, par le souci de la protection de l'environnement. Tout d'abord, on s'efforce de maîtriser le développement de la circulation routière. En Hongrie, cette politique est appliquée depuis un certain temps: la part du transport combiné s'est fortement accrue au cours des 10 dernières années, la mise en place progressive d'un réseau de centres logistiques permettant une utilisation plus intensive de cette méthode de transport. En Hongrie, 100 000 camions environ sont transportés par autoroute ferroviaire (RoLa) chaque année; 35 000 unités sont transportées par voie navigable (rouliers) et le volume du transport en conteneur a atteint les 3 millions de tonnes annuelles.

S'agissant du transport des voyageurs, le système de parkings-relais qui a commencé à se développer ces dernières années est un outil d'intégration des transports. Notre aéroport (Budapest Ferihegy) qui connaît un trafic très important n'a aucune liaison ferroviaire avec la ville et des négociations sont en cours en vue de créer une liaison ferroviaire dans un cadre de partenariat public-privé.

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

L'harmonisation du transport urbain et suburbain est le principal problème à Budapest. Du fait du développement des banlieues et de la restructuration sociale, la circulation entre la périphérie et le centre s'est intensifiée. Malheureusement, cette augmentation en volume s'est faite presque entièrement par des modes de transport privés. C'est pourquoi il est très important de mettre en place l'Association des transports de Budapest et de développer et de moderniser le réseau de transport public, qui sera le seul moyen d'offrir un choix aux conducteurs de véhicules privés.

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

Le réseau de transport hongrois compte de nombreux goulets d'étranglement, et leur élimination est un objectif fondamental. Ainsi:

- La proportion des autoroutes est très faible par rapport au réseau routier relativement dense et bien structuré (30 000 km de routes nationales, 448 km d'autoroutes et 114 km de voies rapides). La plupart des routes principales traversent le centre des agglomérations, ce qui cause des nuisances et entrave l'écoulement de la circulation;

- Les ponts permettant de franchir les deux grands cours d'eau traversant le pays selon un axe nord-sud, le Danube et la Tisza ne sont pas suffisamment nombreux;
- Le réseau routier a été construit pour une capacité de charge de 10 tonnes; en vue de l'adhésion à l'Union européenne, cette capacité devrait être portée à 11,5 tonnes, ce qui entraînera des dépenses importantes;
- La longueur du réseau ferroviaire est de 7 700 km; les trois quarts environ du trafic ferroviaire s'effectuent sur le réseau grandes lignes, d'une longueur d'environ 3 000 km. Dix-sept pour cent du réseau sont équipés de doubles voies et la proportion des voies électrifiées est de 33 %. Sur 40 % du réseau environ, la circulation est ralentie pour des raisons techniques et 37 % seulement du réseau sont équipés d'un matériel de sécurité ferroviaire moderne. L'obsolescence du réseau ferroviaire est donc un obstacle important;
- Les deux grands cours d'eau ne comptent que cinq ports publics; la navigabilité des voies d'eau est limitée et la flotte hongroise a besoin d'être renouvelée.

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

Plusieurs travaux de recherche ont été menés à bien en Hongrie au cours de la période récente; ces travaux pourraient éventuellement être exploités, principalement dans les pays d'Europe centrale et orientale.

Infrastructure

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

En Hongrie, plusieurs avancées importantes ont été faites au cours de la période récente dans le domaine du développement de l'infrastructure des transports.

Réseau routier

La section Nord de la voie rapide M0 contournant Budapest et reliant les autoroutes M2 et M3 a été construite, de même que la section de l'autoroute M3 entre Gyöngyös et Füzesabony (qui fait partie du corridor V paneuropéen), et que plusieurs voies de contournement permettant d'éviter des agglomérations; la modernisation des bretelles et des viaducs et les programmes municipaux de modernisation du réseau routier ont été réalisés par appels d'offres.

Le financement des projets routiers a été assuré avec le soutien du programme PHARE de l'Union européenne et il le sera à l'avenir grâce à des subventions ISPA. Ces mesures sont liées à des programmes concrets conformes aux prescriptions de l'Union européenne, dans la perspective de l'adhésion de la Hongrie.

Dans le domaine de l'exploitation des routes, les principaux objectifs ont été réalisés. Les économies réalisées grâce à la supervision des projets d'investissement par la méthode de l'analyse des valeurs ont compensé en partie les dépenses importantes entraînées par les inondations. Les dommages résultant de la crue des cours d'eau se sont élevés à environ 9 milliards de forint.

Le respect des calendriers fixés pour la réalisation de projets routiers déterminés a souvent été rendu plus difficile par les procédures de concertation entre les habitants et l'administration, qui prennent de plus en plus de temps. Au cours de la période 1998-2000, plusieurs investissements importants ont été réalisés, pour améliorer la sécurité de circulation et les conditions de vie dans plusieurs agglomérations par la réduction des nuisances environnementales.

La préparation du Plan national à long terme de développement du réseau routier principal élaboré à partir des projets présentés par les différentes régions, a été achevée en 2000. Ces propositions de développement des routes principales sont aussi prises en compte dans le plan national d'aménagement du territoire. Un programme d'amélioration des liaisons routières pour les agglomérations situées en fin de tronçon a aussi été élaboré, de même qu'un plan de développement du réseau secondaire dans chaque région. En 2001, le Gouvernement a adopté un projet de développement à long terme du réseau autoroutier, qui fixe les grandes orientations en la matière.

Réseau ferroviaire

Malgré les difficultés, plusieurs investissements ont été réalisés dans le domaine ferroviaire, les plus importants étant les suivants:

- À la fin de l'année dernière, une liaison ferroviaire directe entre la Slovaquie et la Hongrie a été réalisée. Cette liaison constitue une partie importante du corridor V paneuropéen;
- En septembre 1998, l'électrification de la section Balatonszentgyörgy-Nagykanizsa-Murakeresztúr a été terminée, ainsi que l'électrification de la boucle Sud du Balaton;
- En février 1999, la liaison ferroviaire modernisée et électrifiée Rákospalota-Újpest-Vácrátót a été inaugurée;
- En décembre 2000, l'électrification de la ligne Székesfehérvár-Szombathely a été achevée;
- La reconstruction du pont sur le Sió à Simontornya a été achevée à la fin de l'année 2000;
- Réhabilitation des voies avec l'aide d'un crédit de la BEI: dans le cadre de ce projet, la rénovation de la ligne Felsőzsolca-Hidasnémeti a été achevée;
- Les travaux de rénovation de la ligne Budapest-Szob se poursuivront;

- La rénovation des bâtiments des gares est en cours. Dans le cadre de ces travaux, la modernisation des gares de Székesfehérvár, Szerencs, Vásárosnamény, Kaposvár et d'autres gares a été réalisée. La deuxième phase de la reconstruction de la gare Est de Budapest est en cours; la rénovation des bâtiments des gares de Nyíregyháza, Debrecen, Záhony sera entreprise prochainement;
- La modernisation des lignes Gyoma-Békéscsaba, Újszeged-Kétegyháza et la reconstruction du pont routier et ferroviaire sur le Danube à Baja ont été achevées.

Outre les investissements énumérés, plusieurs centaines de petits investissements ferroviaires (principalement pour la maintenance et le remplacement d'éléments défectueux) ont été réalisés au cours des dernières années.

L'effort principal a dû être orienté vers l'élément le plus important des infrastructures ferroviaires, c'est-à-dire consacré à l'amélioration de l'état des voies. Pour les raisons évoquées plus haut, 40 % environ du réseau étaient soumis à différentes limitations de vitesse. Malgré l'insuffisance des moyens financiers qui, aujourd'hui encore, freine l'amélioration du réseau bon nombre de ces limitations ont été supprimées. Le premier objectif est de rénover le réseau international grandes lignes et notamment les lignes qui feront partie des corridors paneuropéens. Ces travaux sont financés en partie par l'Union européenne et en partie par des crédits bancaires internationaux.

Le réseau grandes lignes connaîtra une amélioration notable avec le début des projets ISPA, prévu en 2001. En 2002, la rénovation de la ligne Zalaötvő-Zalaegerszeg-Boba (segment du corridor V), de la ligne Budapest-Győr-Hegyeshalom (segment du corridor IV) et celle de la ligne Budapest-Cegléd-Szolnok devraient commencer.

Un autre problème important à prendre en compte sera la dégradation continue et la composition inadéquate du matériel roulant ainsi que son obsolescence, qui a une incidence négative sur la compétitivité du rail. Au cours des années 1990 surtout, l'exploitant a acquis essentiellement des véhicules de transport de voyageurs afin que la ligne MAV ne soit pas coupée du réseau européen, et que les véhicules puissent aussi circuler sur l'ensemble de ce réseau. Faute de pouvoir acquérir des locomotives, des véhicules de transport de voyageurs et des wagons de marchandises en nombre suffisant, on a procédé à la rénovation et à la modernisation des véhicules. Ces opérations sont financées essentiellement par des crédits, dont l'obtention et la gestion mobilisent beaucoup de ressources. Les efforts réalisés en vue de l'acquisition de nouveaux véhicules ferroviaires (automotrices diesel, locomotives électriques) porteront leurs fruits dans les années à venir.

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

Le développement des transports dépend des ressources financières disponibles et de l'efficacité de leur utilisation. Le problème fondamental du secteur des transports actuellement est de disposer de ressources financières suffisantes. Toutefois, les objectifs de développement sont d'abord fixés en fonction des orientations de la politique des transports; les moyens financiers requis doivent ensuite être recherchés.

Dans une procédure itérative, après l'élaboration des plans de développement à moyen et long terme, et compte tenu des ressources financières réellement disponibles, les objectifs concrets peuvent être – et sont souvent – rectifiés, parfois modifiés en profondeur. Malgré cette démarche interactive, lors de l'élaboration des plans de développement, les considérations relevant de la politique des transports priment. Lorsqu'il s'agit d'utiliser de maigres ressources financières, il est inévitable que soit fixé un ordre de priorité entre différents besoins justifiés. Cet ordre de priorité, en harmonie avec les objectifs de la politique des transports, doit constituer la base des décisions de développement.

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

Le Gouvernement hongrois est conscient du rôle que joue le transport dans le développement économique d'un pays, de l'importance de ce secteur du point de vue de l'adhésion à l'Union européenne, et des ressources immenses nécessaires à son développement. La politique d'investissement de l'État pour les années 2003 et 2004 se fonde sur les priorités de développement fixées dans le domaine du transport. D'après le Plan de développement national, «l'objectif principal du Gouvernement est l'amélioration de la compétitivité de l'économie nationale par la mise en œuvre du Plan, la promotion de la croissance durable, l'accroissement du niveau d'emploi et la mise à niveau de la protection de l'environnement et des régions, ainsi que l'amélioration de la qualité de la vie». Les objectifs de la politique des transports s'inscrivent dans l'ensemble de la stratégie de développement mise en œuvre dans le pays.

Pour réaliser les objectifs fixés, il faudra s'efforcer de mobiliser toutes les ressources financières possibles: investissements directs et garanties apportées par l'État, émission d'obligations d'État, exploitation maximum des subventions de l'Union européenne et, dans la mesure du possible, investissements privés dans des conditions d'intérêt avantageuses. Les revenus d'exploitation du secteur des transports étant généralement insuffisants, il convient de diversifier au maximum les ressources.

La politique des transports doit compter avec toutes les possibilités de financement envisageables: crédits provenant du budget de l'État (budget central, budget municipal et budgets spécialisés), crédits d'entreprises, crédits bancaires nationaux et internationaux (essentiellement en provenance de l'Union européenne) et ressources issues de l'aide, sans oublier la participation du capital privé grâce au recours à un modèle de financement mixte. L'existence de plusieurs types de ressources suppose un traitement uniforme de celles-ci et l'harmonisation de leur utilisation. Les ministères des différents secteurs ont un rôle important dans ce processus, en appliquant les décisions du Gouvernement relatives à l'infrastructure de réseaux.

Pour ce qui est du financement, ayant une responsabilité dans la gestion des ressources, l'État doit s'intéresser aux problèmes concernant l'amortissement et le refinancement – évaluation réelle du capital, amortissement technique, besoins concernant la maintenance et le renouvellement du matériel, expansion du réseau, et jouer en l'espèce un rôle essentiel (contribution budgétaire ou prise en charge directe); cela est particulièrement marqué pour le trafic ferroviaire, mais est vrai aussi pour le trafic autocars interurbains.

Du fait des systèmes mixtes de financement et du cofinancement, des évolutions sont envisagées. Dans la pratique, le cofinancement devrait être généralisé, car c'est le seul moyen d'avoir accès aux capitaux étrangers. À l'heure actuelle, ces systèmes permettent déjà de bénéficier de certains financements (PHARE, ISPA), mais après l'adhésion, la Hongrie pourra accéder aux fonds structurels et aux fonds de cohésion et obtenir ainsi des crédits beaucoup plus importants. Ce modèle suppose à l'avenir l'utilisation du partenariat public-privé (PPP) dans le domaine du transport.

La fiabilité du système sera renforcée dans une large mesure par la mise en œuvre de processus transparents et planifiés, l'élargissement et le contrôle des procédures d'appels d'offres, ainsi que par l'institution d'une garantie de l'État. La question de la stabilité des dispositions juridiques liée à la méthode de financement et aux ressources sera aussi prise en compte.

S'agissant du financement du développement de façon générale, il convient de prendre en compte le type de contrôle exercé sur les ressources – règles générales, exemptions, préférences ou pratiques déconseillées – dans le cadre du système de régulation économique. Il existe également des mesures fiscales et des régimes douaniers particuliers, des garanties de l'État pour les crédits, etc. Il faut rappeler à ce propos l'instauration de règles d'amortissement reflétant l'usure réelle et correspondant aux pratiques comptables reconnues.

En matière de financement du développement, la question du régionalisme ne peut être éludée. Dans les objectifs d'aménagement du territoire, les services de transport et les axes de développement des réseaux tiennent une place importante, et l'appel aux ressources régionales se justifie tant pour l'exploitation que pour le développement du transport. Il s'agit d'un apport réel lorsque ces moyens viennent s'ajouter aux ressources existantes et qu'il ne s'agit pas d'une simple redistribution des ressources existantes. Les zones les moins développées ne se verront pas allouer des crédits au détriment des zones les plus développées; au contraire, on recherchera de nouvelles ressources afin d'opérer une mise à niveau dans de bonnes conditions. Les décisions relatives à la distribution et à l'utilisation des fonds destinés à l'aménagement du territoire tiendront compte des impératifs de transparence et de contrôle.

A. Les données relatives au développement du secteur des transports en Hongrie pour la période 1997-2000 figurent dans les tableaux suivants:

- a) Effectifs moyens en personnel;
- b) Investissements réalisés dans le secteur des transports;
- c) Transports de voyageurs;
- d) Transports de marchandises;
- e) Réseaux de transport;
- f) Capacités par moyen de transport.

(Les tableaux figurent ci-après).

a) Effectifs moyens en personnel

	1997	1998	1999	2000
Chemins de fer				
Total	61 539	59 678	58 598	57 498
À plein temps	60 982	59 041	58 076	57 041
Route				
Total	52 432	52 484	69 131	71 897
À plein temps	51 170	51 716	67 619	69 521
Voies d'eau intérieures				
Total	2 368	2 040	2 278	2 029
À plein temps	2 250	1 971	2 205	1 966
Transport aérien				
Total	3 405	3 358	3 493	3 425
À plein temps	3 269	3 188	3 447	3 353
Autres				
Total	18 356	15 525	19 817	21 614
À plein temps	18 056	15 160	19 285	20 832
Total général	138 100	133 576	153 317	156 463
À plein temps	135 757	131 072	150 632	152 713

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 45 (Ministère des transports et de l'eau).

b) Investissements réalisés dans le secteur des transports

(prix actuels, milliards de HUF)

	1997	1998	1999	2000
Chemins de fer	38,8	49,0	64,9	64,4
Route	48,6	42,9	29,8	58,5
Voies navigables intérieures	0,3	0,7	0,6	0,7
Transport aérien	3,3	2,8	5,7	6,2
Autres	80,4	79,3	52,7	126,9
Total transports	171,4	174,7	153,7	256,7
Part dans l'investissement national (%)	10,0	8,2	6,3	9,1
Part d PIB (%)	2,01	1,73	1,35	..

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

c) **Transport de voyageurs**

Chemins de fer

	1997	1998	1999	2000
<i>Voyageurs-km (en millions)</i>	8 672,0	8 884,0	9 514,1	9 693,3
Voyageurs (en millions)	156,9	157,0	156,8	156,0
dont trafic international	1,9	2,1	1,7	2,1
Répartition des voyageurs payants suivant la longueur du trajet (en millions)				
1 – 30 km	61,4	59,6	55,8	55,5
31 – 50 km	28,9	28,2	26,9	27,4
51 – 80 km	9,5	10,0	8,8	8,7
81 – 100 km	5,9	8,0	7,3	7,1
101 – 200 km	14,0	14,2	18,4	17,9
201 – 300 km	3,8	3,8	3,7	3,7
301 km –	1,0	1,0	0,9	0,9
Total	124,5	124,8	121,8	121,2

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

**Transports routiers et urbains
(en millions de voyageurs-km)**

	1997	1998	1999	2000
Transporteurs publics	20 300	20 231	20 874	21 867
Autobus/autocars	17 095	16 881	17 503	18 442
dont: interurbains	10 920	10 622	11 262	12 115
urbains	6 175	6 259	6 241	6 327
tram	1 142	1 185	1 193	1 212
trolleybus	282	291	290	290
métro	1 236	1 303	1 327	1 358
lignes locales	545	571	561	565
Transporteurs privés	7 850	7 870	7 875	7 812
Transport individuel	46 500	46 550	46 580	46 585
Total	74 650	74 651	75 329	76 264

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

**Nombre de voyageurs (transports routiers et urbains)
(en millions)**

	1997	1998	1999	2000
Transporteurs publics	2 916	2 972	2 981	3 041
Autobus/autocars	2 021	2 042	2 045	2 090
dont: urbains	518	535	544	574
Urbains	1 503	1 507	1 501	1 516
Tram	424	440	443	450
trolleybus	111	113	113	113
métro	298	312	316	323
lignes locales	62	65	64	65

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

Transport de voyageurs sur les voies navigables

	1997	1998	1999	2000
Voyageurs (en milliers)				
Longs trajets	2 230	2 450	2 797	3 015
Trajets locaux	364	260	298	267
Total	2 594	2 710	3 095	3 282
Voyageurs-km (en millions)				
Longs trajets	38,0	40,7	40,0	44,7
Trajets locaux	4,5	4,5	4,7	4,2
Total	42,5	45,2	44,7	48,9

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

Transport de voyageurs par voie aérienne*

	1997	1998	1999	2000
Voyageurs (en milliers)	2 001	2 188	2 351	2 476
Voyageurs-km (en millions)	3 049	3 038	3 513	3 539
Trajet moyen (km)	1 524	1 389	1 256	1 429

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

* Entreprises de plus de 49 employés.

d) Transport de marchandises

Chemins de fer
(millions t)

	1997	1998	1999	2000
Transport intérieur	19,9	20,0	18,3	16,4
Importation	14,7	15,2	15,2	16,4
Exportation	12,1	12,8	11,0	11,6
Transit	4,8	5,1	4,7	5,2
Total	51,5	53,1	49,2	49,6

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

(millions tkm)

	1997	1998	1999	2000
Transport intérieur	2 377	2 340	2 313	1 982
Importation	2 583	2 547	2 501	2 951
Exportation	1 982	1 920	1 600	1 768
Transit	1 205	1 341	1 314	1 392
Total	8 147	8 148	7 728	8 093

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

Route
(millions t)

	1997	1998	1999	2000
Transporteurs de marchandises	129,2	137,5	149,8	151,0
dont: transports intérieurs*	125,0	132,6	145,0	145,7
international	4,2	4,9	4,8	5,3
dont: importation	1,6	1,9	1,7	1,7
exportation	2,4	2,8	2,9	3,4
transit	0,2	0,2	0,2	0,2
Autres*	138,3	158,2	142,1	140,3
Privés*	50,0	51,0	52,0	54,0
Total	317,5	346,7	343,9	345,3

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

(millions tkm)

	1997	1998	1999	2000
Transporteurs de marchandises	11 857	12 592	13 135	13 329
dont: transports intérieurs*	6 892	6 663	7 337	7 350
international	4 965	5 959	5 798	5 979
dont: importation	1 869	2 275	1 989	1 998
exportation	2 754	3 374	3 389	3 576
transit	342	310	420	405
Autres*	5 312	6 082	5 464	5 794
Privés*	1 400	1 410	1 470	1 480
Total	18 569	20 084	20 069	20 603

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

* Estimation.

Transport par voie navigable*

(milliers t)

	1997	1998	1999	2000
Transporteurs	2 155	2 390	2 098	2 420
dont: cours d'eau et lacs	2 124	2 390	2 098	2 420
dont: intérieur	675	747	806	1 075
importation	499	572	265	340
exportation	805	925	866	782
transit	145	146	161	223
Mer	31	-	-	-
dont: importation	1	-	-	-
exportation	9	-	-	-
transit	21	-	-	-
Autres (cours d'eau et lacs)	1 850	1 700	1 300	1 250
Total	4 005	4 090	3 398	3 670

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

(millions tkm)

	1997	1998	1999	2000
Transporteurs	1 675	1 561	958	896
dont: cours d'eau et lacs	1 441	1 561	958	896
dont: intérieur	19	32	30	39
importation	574	619	255	292
exportation	714	816	633	518
transit	134	93	40	47
Mer	234	-	-	-
dont: importation	4	-	-	-
exportation	95	-	-	-
Transit	135	-	-	-
Autres (cours d'eau et lacs)	79	71	68	67
Total	1 754	1 632	1 026	963

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

* Estimation.

Transport par conduites

(milliers t)

	1997	1998	1999	2000
Intérieur	9 324	9 167	8 471	8 594
Importation	11 169	12 421	12 311	11 090
Exportation	54	-	4	-
Transit	1 773	2 002	1 467	1 315
Total	22 320	23 590	22 253	20 999

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

(millions tkm)

	1997	1998	1999	2000
Intérieur	1 015	993	943	874
Importation	2 798	3 062	3 022	2 723
Exportation	10	-	2	-
Transit	694	744	490	426
Total	4 517	4 799	4 457	4 023

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

e) Réseau de transport

Chemins de fer (km)

	1997*	1998	1999	2000
Kilomètres construits	7 711	7 873	7 873	7 897
dont: voie normale	7 493	7 638	7 613	7 638
voie étroite	176	222	223	222
Voie double	1 213	1 292	1 292	1 293
Transit fret uniquement	323	286	286	286
Électrifié	2 378	2 594	2 620	2 718
dont: voie double	1 126	1 239	1 239	1 267
Longueur totale des voies	13 067	13 050	13 042	13 048
dont: électrifiées	4 910	5 579	5 622	5 803
gares	4 155	3 896	3 889	3 869
lignes	8 912	9 154	9 154	9 179
Voies industrielles	1 287	1 404	1 400	1 396

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

* Changement en 1998 – données non comparées.

**Routes nationales (longueur du réseau secondaire 101 100 km)
(km)**

Type de route	1997	1998	1999	2000
Routes principales	2 514	2 665	2 675	2 678
dont: autoroutes 1	382	448	448	448
autoroutes 2	56	56	56	57
Grandes routes secondaires	4 384	4 320	4 323	4 330
Voies de pénétration	17 871	17 874	17 877	17 916
Bretelles d'accès	4 670	4 670	4 666	4 647
Voies desservant les gares	503	501	496	495
Bretelles d'autoroute	148	169	183	189
Autres routes de raccordement	42	46	47	52
Total	30 132	30 245	30 267	30 307

Routes nationales, par type de revêtement (km)

Empierrées	30	29	29	26
Béton	120	115	116	102
Asphalte-bitume	28 005	28 134	28 082	28 336
Macadam	1 642	1 634	1 713	1 517
Non empierrées	335	333	327	326
Total	30 132	30 245	30 267	30 307

Voies navigables (km)

	1997	1998	1999	2000
Navigables en permanence	1 373	1 373	1 373	1 373
dont: cours principal du Danube	417	417	417	417
Navigables de façon périodique	249	249	249	249
Total	1 622	1 622	1 622	1 622

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

Longueur des voies navigables, par catégorie CEE-ONU (km)

Voies navigables	Catégorie				Total
	I	II	III	IV	
Danube	-	-	417		417
Mosoni Duna	-	-	14		14
Szentendrei Duna	-	-	32		32
Ráckevei Duna	-	-	58		58
Balaton	-	77			77
Sió	-	-	121		121
Dráva	-	-	128		128
Tisza	-	-	525		525
Keleti főcsatorna	-	-		43	43
Bodrog	-	-	50		50
Hortobágy-Berettyó Canal	-	-		7	7
Sebes-Körös	-	-	10		10
Hármas- and Kettős Körös	-	-	115		115
Maros	-	-	25		25
Total	-	77	1 495	50	1 622

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

Réseau de conduites (km)

	1997	1998	1999	2000
Pétrole	848	848	848	848
Gaz naturel	5 076	5 152	5 205	5 205
Autres	1 224	1 201	1 193	1 195
Total	7 148	7 201	7 246	7 248

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

f) Capacités, par moyen de transport

Chemins de fer, matériel roulant

	1997		1998		1999		2000	
	Unités	MW	Unités	MW	Unités	MW	Unités	MW
Locomotives	1 272		1 207		1 162		1 107	
dont: électriques	486	1 058	485	1 056	481	1 048	478	1 042
diesel	769	586	708	545	665	533	613	453
Trains automoteurs	68	61	73	66	68	61	67	61
Automotrices	254	38	260	36	272	34	272	39
	Unités	Places, milliers						
Véhicules de transport de voyageurs	3 610	240	3 715	234	3 519	215	3 179	203
dont: places assises	3 426		3 320		3 309		2 988	
restaurant	72		78		79		75	
couchettes et voitures-lits	88		100		88		75	
autres	24		217		43		41	
Fourgons	4		4		59		52	
	Unités	Tonnes, milliers						
Wagons de marchandises	24 691	1 077	23 962	1 014	22 055	972	20 778	941
dont: couverts	5 044	187	4 904	159	3 995	129	2 539	99
ouverts	11 356	528	10 152	458	9 994	480	10 243	480
plats	3 495	143	3 366	130	3 046	120	3 086	123
citernes	2 243	108	1 670	89	1 107	58	1 107	58
silos	1 335	56	2 639	126	2 635	130	2 553	123
de transport combiné	1 218	55	1 231	52	1 278	55	1 250	55

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

Véhicules routiers automobiles

(unités)

	1997	1998	1999	2000
Voitures particulières	2 297 964	2 218 124	2 255 540	2 364 717
Autobus	18 619	18 532	17 733	17 855
Motocycles	138 029	97 073	87 573	91 193
Camions	315 299	312 277	322 068	342 007
dont: camionnettes	295 425	295 048	308 944	328 357
Tracteurs routiers	27 030	24 591	23 559	24 426
Total	2 796 941	2 670 597	2 706 473	2 840 198
Remorques, caravanes	284 131	305 127	317 830	332 291
dont: remorques de marchandises	88 810	89 771	94 851	97 000
Véhicules lents	..	46 347	68 476	76 886

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.

Flotte des transporteurs par voie navigable

	1997		1998		1999		2000	
	Unités	MW	Unités	MW	Unités	MW	Unités	MW
Bateaux pour le transport des voyageurs	60	18,2	70	20,1	71	20,4	79	20,5
Chalands-barges	40	27,7	45	30,5	51	34,9	42	27,8
Automoteurs	3	2,3	5	4,4	7	4,5	2	0,1
Chalands à clapets automoteurs	12	0,9	23	5,8	19	1,8	13	0,7
Chalands à clapets	147		173		182		163	
dont: chalands-citernes	9		12		13		9	

Source: KöViM INFRAFÜZETEK 44.
