D. J. DIAKIDIS

L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS EN GRÈCE ET EN TURQUIE EN VUE DE LEUR ASSOCIATION AVEC LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

Je me propose d'examiner l'infrastructure des transports en Grèce et en Turquie en vue de leur association avec la Communauté Économique Européenne. Il en découle qu'il aura deux parties.

I

L'infrastructure et les moyens de transport ont beaucoup souffert en Grèce pendant les années 1941-49. Les travaux de reconstruction ont été terminés en 1950 et depuis de fort notables progrès ont été réalisés dans le domaine des transports surtout au cours de le période 1961-1975.

Ces progrès se réflètent dans le grand accroissement du nombre, et parfois de la grandeur, de la plupart des moyens de transport (automobiles, avions, navires) et dans l'amélioration qualitative et quantitative des services rendus. Grâce à l'exécution d'un grand nombre de travaux techniques, les voies de communication ont été multipliées, la vitesse de la circulation a été accrue et les conditions de trafic se sont améliorées. Entre 1963 et 1971 la longueur du réseau routier asphalté, s'est accrue de 24.200 Kms à 30.100 Kms, alors que celle du réseau routier non-asphalté est tombée de 8.400 Kms à 5.400 Kms[1]. Aujourd'hui, seules quelques localités éloignées en montagne et dans quelques îles, continuent à être desservies d'une manière peu satisfaisante. Les transports de personnes et de marchandises sont effectués en Grèce continentale par voie ferrée, par la route, par avion et par mer.

LES TRANSPORTS TERRESTRES

Transports automobiles

L'auto a une importance considérable pour la Grèce, car il parvient là où il n' y a pas de chemin de fer. D'importantes autoroutes modernes ont été déjà construites. La Banque Européenne d'Investissements[2] a octroyé, en 1963 et 1964 17 millions de dollars pour le financement des grands projects routiers suivants:

1. Statistical Service of the Ministry of Transports and Communication. (Données provisoires).

2. Voir, B.E.I., *Informations*, No 4, Février 1976.

— La route à péage Athènes - Corinthe, longue de 69 km, mise en service en 1965 dont le trafic actuel est le plus dense de tout le réseau routier national grec.

— Le prolongement long de 135 km, de Corinthe à Patras, de cette route, principal axe est-ouest, dans le Sud du pays.

— La modernisation d'une section longue de 72 km de la route Antirrion - Ioannina (entre Antirrion et Agrinion) permettant un accès plus rapide vers Igoumenitsa et par voie maritime vers Corfou et vers Brindisi en Italie[3].

— La route à péage, longue de 146 km, de Lamia à Larissa. Cette nouvelle route mise en service en 1967, passe à proximité du port de Volos et de son importante zone industrielle.

— La nouvelle autoroute (1965) à péage de Larissa à Katerini (88 Kilomètres) a rèduit la distance de Larissa à Thessaloniki de 270 à 185 Kilomètres.

— La nouvelle route qui relie la ville de Thessaloniki à la frontière yougoslave d'une longueur de 45 kilomètres; elle a coûté 480 millions de drachmes et avec sa largeur, ses rayons de courbure minima, et ses grandes inclinaisons permet de couvrir en quelques 30 minutes la distance entre Thessalonique et Euzones (la station frontière).

— La nouvelle autoroute, qui relie les villes de Katerini et de Thessaloniki a réduit la distance entre les deux villes de 100 à 66 Kilomètres. Ainsi l'autoroute No I part de Patras et aboutit à la frontière yougoslave, représentant un tronçon appréciable de la voie internationale européenne qui, à travers la Yougoslavie, continue vers l'Europe centrale et au-delà.

Le nombre des autos en circulation de toute nature a considérablement[4] augmenté au cours des dernières années. Cela est dû à l'intensification de l'activité économique à l'augmentation des revenus, à l'amélioration du réseau routier du pays et enfin, à la tendance à l'imitation.

VOITURES EN CIRCULATION A LA FIN DE L'ANNÉE

Automobiles(a)	*1961*	*1971*	*1973*	*1974*	*1975*	*(Oct. 1976)*
Autobus	6.981	10.979	12.387	12.966	13.383	13.825
Camions	40.030	118.284	150.322	170.816	196.825	218.835
Particulières	48.834	264.028	346.887	380.234	439.180	495.689

(a) En milliers.

Nous donnons ci-après un aperçu comparatif des éléments disponibles concernant les personnes transportées au cours des années 1961 et 1976 (octo -

3. B.E.I., *Informations*, No 3, Novembre 1975.
4. E.T.B.A., *Erevna Vassikis Ypodomis Anaptixeos tis Ellados* (en Grec), 1975, p. 33.

bre). Pour ce qui est des marchandises transportées, un aperçu pareil ne peut être donné du fait qu' on ne dispose pas de chiffres concernant les transports par camions, lesquels - d'après un recherche antérieure et diverses autres indications - représentent très probablement plus de la moitié de la totalité des marchandises transportées. Les transports de personnes à l'intérieur du pays se font en grande partie par des autobus, alors que les autres moyens—chemins de fer, navires et avions — viennent bien après. Ainsi, pendant l'année 1971, les 88% de l'ensemble des personnes qui se sont déplacées par des moyens de transport publics — déplacements urbains et interurbains par taxis non compris — ont employé les autobus interurbains. Les pourcentages correspondants pour les autres moyens de transport sont: Chemin de fer 7%, navires côtiers 4% et avions 1%. Les pourcentages correspondants pour les mêmes moyens de transport de l'année 1975, sont: 92,50% ont utilisé les autobus interurbains, les chemins de fer 3%, 3% les navires côtiers et 1,50% les avions.

Chemins de fer

Le réseau ferroviaire ainsi que les installations et le matériel roulant (Wagons - lits inclus) appartiennent à l'Etat qui contrôle et dirige son exploitation. Celle-ci dans le passé-était confiée à une personne morale de droit public, "Les Chemins de Fer de l'Etat Hellénique" (S.E.K.). Depuis 1970 l'exploitation est confiée à un Organisme d'intérêt public, fonctionnant sous forme d'entreprise privée (Organisme des Chemins de Fer Helléniques).

Cet ensemble ferroviaire a résulté de la fusion de plusieurs réseaux séparés, exploités au début par des entreprises privées, qui finalement ont été rachetés par l'Etat. Il s'étend de la côte Sud-Ouest du Péloponnèse, jusqu'aux frontières Nord-Est tout près du fleuve Evros et se lie aux réseaux des pays voisins: à Koula et Svilengrad avec le réseau bulgare, à Pithion avec le réseau turc, à Néo Kafkassos et Idomeni avec le réseau yougoslave. Une attention particulière a été portée au secteur des chemins de fer dont l'exploitation n'est pas considérée satisfaisante. Après la guerre les travaux les plus importants réalisés, étaient les suivants:

1. La modification du tracé de la voie dans la vallée de Tembi par la construction d'un tunnel d'une longueur de 1.000 m.

2. La reconstruction de la voie Sidirocastron - Koula pour relier Thessaloniki à Sofia. Sans passer par Koula une liaison ferroviaire entre Athènes - Thessaloniki - Belgrade - Budapest - Kiev - Moscou existe déjà.

3. L'addition d'une second voie entre Athènes et Avlon d'une part, Thessaloniki et Platy d'autre part.

Actuellement le programme à long terme de l'Organisme des Chemins

de Fer Helléniques[5], prévoit de nouveaux tracés et l'électrification des lignes principales, ce qui permettra de réaliser une vitesse moyenne de 180 Km/h sur quelques parcours.

Transports maritimes

La situation géographique de la Grèce et la joie des habitants du pays à naviguer constituent dans ce domaine, des éléments positifs. Une partie importante du tonnage de la flotte mondiale est aujourd'hui la propriété des armateurs grecs.

Selon les données officielles du Ministère Grec de la Marine Marchande, la marine marchande Hellénique (Avril 1976) comptait 3. 276 bâtiments d'une capacité globale de 25.792.818 t.g.[6].

Il importe de noter ici, que l'activité maritime grecque se déploie en principe dans les transports internationaux. Une proportion insignifiante se manifeste en Grèce. Un programme de financement des travaux d'amélioration des ports existants est en cours pour en augmenter le volume traité, reduire le coût d'opération, relier plus rapidement les îles à la Grèce continentale, faciliter les communications avec l'Europe occidentale, les pays arabes et les autres continents, améliorer les services fournis par les transports maritimes et créer un réseau de navigation côtière satisfaisant, dont bénéficiera le tourisme croissant.

Entre 1961 et 1971, l'ensemble des passagers de tous les moyens de transport inter-urbains a doublé. Ce pourcentage reste presque le même jusqu' aujourd'hui (Fin 1975 - Commencement 1976), à cause de l'augmentation considerable des voitures particulières. Entre 1961 et 1975 le nombre des personnes ayant voyagé par la route ou par voie maritime a plus que doublé, alors que celui des voyageurs par chemin de fer ne s'est accru que de peu (1961:11. 714.000 - 1975 : 15.732.000), tantis que celui des voyageurs par avion a augmenté six fois.

De vastes travaux de modernisation ont été entrepris au Port du Pirée qui a toujours été un centre de navigation et de tourisme national et international. Dans le port de Thessaloniki, qui constitue une "voie d'entrée" en Europe centrale par la mer Egée et qui a une importance capitale pour l'écoulement de la production de la Grèce du Nord des travaux importants ont été executés et continuent à l'être. Il faut mentionner ici que, la Caisse de Développement des Nations Unies contribuera ave 1.143.100 Dollars à une étude qui est entreprise en commun par la Grèce et par la Yougoslavie, chacune avec une dépense

5. Voir, Le journal grec *Ikonomikos Tachydromos*, No 1138 (en Grec), 26 Février 1976.
6. Source: *Posidonia* 76, Grèce. Press Release, No 3, June 1976.

de quelque 2,5 millions de dollars, sur la navigabilité du fleuve Axios[7]. Si ce projet est jamais réalisé les bateaux fluviaux pourront aller directement j'entends sans transbordement de Rotterdam à Thessaloniki.

En ce qui concerne la position de la marine marchande hellénique par rapport à l'association de la Grèce avec la Communauté Economique Européenne, il faut souligner que contrairement aux autres secteurs économiques de la Grèce, qui sont en retard en comparaison avec quelques uns des pays de la Communauté, la marine marchande grecque, constitue un facteur important, capable à contribuer à la satisfaction des besoins maritimes de la Communauté, étant donné que la flotte marchande grecque, aujourd'hui compte 48 millions de tonneaux équivalents à 65% environ de tonnage total des neuf pays de la Communauté, ce qui explique l'importance particulière de celle-ci, du fait que le commerce extérieur de la Communauté, qui représente à peu près 38% du commerce mondial, s'effectue, pour la majeurs partie, par voie maritime.

Il suffit de mentionner, que, grâce à l'adhésion de la Grèce, la part communautaire dans la flotte mondiale augmentera de 21,70% à 35,8%. Ainsi élargie elle constituera un facteur decisif dans les transports maritimes internationaux, étant donné que sa capacité totale, dépasse les besoins du commerce extérieur communautaire[8].

Transports Aériens

Les transports aériens en Grèce, peu développés avant la guerre, ont connu des changements considérables dans les dernières années. L'évolution technique qui a provoqué un développement très important des transports aériens, a rendu nécessaires la révision de l'organisation de l'espace aérien hellénique et de la création d'un grand nombre d'aéroports internationaux et régionaux, capables de répondre aux besoins du trafic, des passagers et des marchandises. Le progrès effectué dans ce domaine est remarquable. Toutes les grandes villes du pays disposent maintenant d'aéroports modernes. Les principaux sont les suivants: Athènes, Thessalonique, Rhodes, Corfou, Candie (Crète), Mytilène, Kos, Alexandroupolis. Ainsi le plus grand accroissement a été marqué par les transports par voie aérienne, ainsi qu'il découle du fait que, le nombre de passagers du réseau intérieur de la Société d'Aviation "Olympic Airways"

7. Banque Nationale de Grèce, *Bulletin Mensuel Economique et Statistique*, Nos 32-33, 1971. Voir aussi le Journal grec *Kathimerini*, du 8 Juin 1975.*Bulletin de la Chambre du Commerce de Thessaloniki*, Avril 1976, p. 386. Journal grec *O Ikonomikos Tachydromos*, No 1150, 20 Mai 1976.

8. Voir, *La Grèce dans la Communauté Européenne* version francaise d'une conférence donnée par le Gouverneur de la Banque de Grèce, Professeur Xénophon Zolotas, à l'Academie d'Athènes, le 13 Avril 1976, p. 22.

a quadruplé. Le progrès rapide des transports aériens se manifeste entre autres, par la création de plusieurs nouveaux aeroports, l'expansion continue due réseau et l'augmentation des vols.

Ainsi, en 1975, le réseau des lignes intérieures était plus du double de ce qu'il était quatorze années auparavant. (1961: 3.551.000 - 1975:8.183.000 kms "flown". L'accroissement du nombre de passagers voyageant par avion, semble avoir influé sur le rythme de croissance de ceux, voyageant par d'autres moyens de transport. Pour certains transports aériens intérieurs on utilise de petits avions (aéro-taxis), surtout pour le transport des touristes, se rendant aux îles. (Mykonos, Delos, Skiathos, Kythira).

L' augmentation du nombre des passagers ne donne qu'une image partielle de l'évolution des transports interurbains parce que l'utilisation de l'automobile privée a considérablement augmenté. Entre les années 1961 et 1976 (octobre) le nombre des autos privées en circulation a augmenté neuf fois.

II

En raison de la grande étendue du territoire de la Turquie et de son relief montagneux, les réseaux ferré et routier ne sont pas satisfaisants et doivent encore être étendus et améliorés pour faire face aux besoins économiques du pays.

Infrastructures routières[9]

Les routes asphaltées se sont accrues de 10.000 Kms environ en 1963 à 22.000 Kms en 1973 et le nombre des véhicules a pratiquement triplé. L'aménagement du réseau routier a été retenu comme hautement prioritaire, dans les deux premiers plans quinquennaux de la Turquie. Au cours de la dernière décennie,la part des transports effectués par la route a considérablement augmenté. Elle assure désormais 94% du trafic voyageurs et 72% du transport des marchandises. Mais il faut mentionner que plus de la moitié du trafic routier est concentré dans les régions de Constantinople, Brusa Smyrne, Konya, Ankara, Adana et Iskanderun. En ce qui concerne les infrastructures routières du pays, la Banque européenne d'investissements a contribué au financement du projet du Pont sur le Bosphore par un prêt de 20 millions d'unités communautaires.

Le pont a été ouvert à la circulation en 1973 et a amélioré le trafic entre l'Europe et l'Asie en diminuant les contraintes qu' imposait, pour le franchissement du Bosphore, l'utilisation exclusive des ferry-boats. Cet ouvrage est la pièce maîtresse du projet d'aménagement routier de la région de Constantino-

9. Voir, *L'activité de la Banque Européenne d'Investissement en Turquie, (1965-1974)*, p. 10.

ple, comprenant une autoroute périphérique destinée à décongestionner le centre de la ville.

Le réseau ferré[10]

La densité du réseau ferré en Turquie est très faible, et comprend quelques 8.000 Km de lignes, presque toutes à voie unique; il se concentre surtout dans la partie occidentale du pays. Dans le cadre d'un programme de modernisation des dernières années, les investissements nécessaires ont porté principalement sur l'électrification de certains tronçons des réseaux suburbains et sur le recours à la traction diesel. La Banque européenne d'investissements a participé, par trois prêts, au financement d'un programme à long terme de modernisation et de rationalisation des réseaux ferrés pour un total de 38,9 millions d'unités communautaires. L'un de ce prêts a contribué, pour 4,4 million unités communautaires à l' électrification de la ligne Istanbul - Adapazari et à l' acquisition de 15 locomotives électriques. Les deux autres prêts d'un montant total de 34,5 millions d'unités communautaires, ont été affectés à l'utilisation par les chemins de fer de la traction diesel. Ils permettront, pendant la période 1970-1976 la mise en service de 200 locomotives diesel partiellement produites en Turquie et représentant une part du programme de l'Entreprise des Chemins de Fer de l'Etat, portant sur la mise en exploitation de 270 locomotives diesel au cours des prochaines années.

Transports maritimes[11]

Le transport maritime en Turquie, est assuré par un équipement marchand relativement ancien. Environ un tiers du trafic avec l'étranger se fait sous pavillon turc. On prévoit de porter cetter part à 50% dans les années à venir.

Le ports de Constantinople, de Smyrne et d'Iskanderun assurent les liaisons maritimes de la Turquie avec l'etranger.

Transport aériens

La Turquie dispose actuellement de 18 aérodromes plus au moins bien équipés, répartis sur l'ensemble du pays. La flotte aérienne a été renforcée, particulièrement, durant le deuxième Plan, pour satisfaire une demande intérieure en rapide croissance.

L'amélioration des transports aériens a fait l'objet d'un prêt par la Banque Européenne d'Investissement (B.E.I.) montant à 8,6 millions d'unités commu-

10. *Ibid.*, pp. 10-11.
11. *Ibid.*, pp. 10-11.

nautaires, consenti pour l'acquisition par la compagnie de lignes aériennes, Turk Hava Yollari (THY), de cinq avions turbe-réacteurs Fokker Fellowship F 28 destinés aux lignes intérieures.

Cette acquisition a permis à la Compagnie de lignes aériennes turques (Turk-Hava Yollari) d'étendre son réseau, d'améliorer les conditions de transport et de faire face à la forte augmentation de la demande. Le développement des liaisons aériennes intérieures est de nature à stimuler l'expansion économique des régions desservies et l'essor du tourisme.

Trois aéroports internationaux Constantinople, Ankara et Smyrne assurent les liaison aériennes de la Turquie avec les autres pays du monde[12].

CONCLUSION

La position de la Grèce et celle de la Turquie, en face du contexte géographique plus large du pays de le Communauté Économique Européenne présentent à la fois des avantages et des désavantages. Bien sûr il est trop difficile de spécifier les problèmes nouveaux qui se posent pour les deux pays en matière de transport en général, à la suite de leur association avec la Communauté élargie des Neuf.

En ce qui concerne la Grèce étant donné, qu'elle est située à l'extrême pointe sud-est de l'Europe ça a pour conséquence de longues distances à parcourir entre les villes et les ports du pays avec la plupart des capitales de l'Europe centrale occidentale, et septentrionale. Dans le cas de la Turquie, les problèmes à resoudre sont plus difficiles, à cause de la grande étendue du pays et du relief accidenté de sorte que les infrastructures du transport sont difficiles à réaliser et coûteuses.

Le principe directeur des accords d'Association conclus entre la Communauté Économique Européenne, la Grèce et la Turquie, tendent au renforcement des liens économiques et politiques entre les trois parties, dans la perspective d'une adhésion à terme de ces pays à la Communauté élargie, en qualité de membres à part entière. A notre avis, aujourd'hui une occasion exceptionnelle se présente à la Grèce et à la Turquie pour réaliser un sérieux programme d'amélioration dans le domaine des transports en général. Il aura des répercussions favorables en Europe, surtout au Sud-Est et au Moyen-Orient. Elles pourront devenir ainsi les anneaux de liaison de ces trois zones.

Nous croyons qu'une orientation de la Grèce vers le Moyen-Orient ainsi qu'une plus étroite coopération dans le domaine des transports avec ses pays,

12. *Ibid.*, pp. 10-11. Voir ég. B.E.I., *Rapport Annuel 1973*, pp. 34, 36, 37.

s'imposent pour des multiples raisons et pourraient être au profit de l'ensemble des pays du Marché Commun. Or la coordination et les interventions en matière d'investissement d'infrastructure de transport dans ces pays, doivent être envisagées en relation avec l'évolution propre de la Communauté et coordonnées, en vue de "promouvoir un développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté"[13].

Athènes

13. Article 2 du Traité.
14. Statistical Yearbook of Greece, Athens, 1976.