

**XXII<sup>e</sup> CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
DURBAN 2003**

**RAPPORT NATIONAL DE LA GRÈCE**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE  
TS2  
*Route et qualité de vie***

## RÉSUMÉ

### 1. MODERNISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT GREC

Ces dernières années, le système de transport grec a été radicalement modernisé et étendu, afin d'obtenir un développement équilibré des différentes régions du pays et d'assurer sa cohésion avec les autres pays de l'Union européenne (U.E.).

Pour la période 1998-2002, le programme comprend des investissements de l'ordre de 980 millions d'euros pour le réseau ferroviaire, 180 millions d'euros pour les aéroports, 65 millions d'euros pour les ports et 4.680 millions d'euros pour le réseau routier.

### 2. EXTENSION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER

Sous sa forme actuelle, le Réseau routier transeuropéen a une longueur d'environ 4.000 km. Il est conçu comme une autoroute fermée à deux sens et à deux voies de chaque côté, avec un terre-plein central de séparation et une bande d'arrêt d'urgence dans chaque sens, d'une largeur de 24,50 m. Dans les zones situées à proximité d'Athènes et de Thessalonique, en raison de la circulation plus importante, trois voies de circulation dans chaque sens sont prévues. Pour une petite partie du réseau à faible densité de circulation, on a prévu la construction d'une route rapide avec une voie dans chaque sens, d'une largeur de 12,50 m.

Le budget total prévu du programme d'investissements pour la période 1994-2008 est de 13.670 millions d'euros (Tableau 1). Il est cofinancé par l'Union européenne (Cadre communautaire d'appui, etc.) à hauteur de 50 % pour les ouvrages sélectionnés, et il est couvert parallèlement par un prêt de la Banque européenne d'investissement.

Sur la majeure partie du réseau et partout où une autoroute existe, il est prévu de prélever des péages. Actuellement, le prix moyen pour les véhicules de transport de passagers est de moins de 0.045 € / km.

Plus précisément, pour la période 1998 – 2002, les dépenses se sont montées à 4.680 millions d'euros.

Durant cette période, 860 km d'autoroutes ont été réalisés.

### 3. AMÉLIORATION DE LA GESTION DES TRAVAUX

Au cours de ces quatre dernières années, parallèlement à la réalisation des travaux de construction, les autorités grecques ont établi un vaste programme d'amélioration du Système de production des travaux publics, qui, en garantissant la transparence et la libre concurrence, conduit à une amélioration de la qualité des travaux et à une réduction des dépassements de budget et de calendrier.

### 4. MODERNISATION DES SERVICES PUBLIQUES ET DES ENTREPRISES PRIVÉES

La gestion des travaux du Programme concernant la portion grecque du Réseau routier transeuropéen est effectuée en majeure partie par des services publics. Ces services fonctionnent d'une manière traditionnelle depuis des années et dans le cadre d'un effort de modernisation de l'Administration publique, des Services spécifiques, plus autonomes, ont été créés. Parallèlement, des Sociétés Anonymes ont été créées appartenant au service public, qui bénéficient d'une autonomie complète dans la gestion des travaux qu'elles réalisent, en employant, par exemple, des Chefs de projets (Project Managers) et des Directeurs de chantiers (Construction Managers) du secteur privé.

Les études et la construction se sont effectuées par des entreprises privées, conformément à la nouvelle législation grecque ainsi qu'aux directives de l'Union européenne en vigueur. La nouvelle législation a avancé le fusionnement d'entreprises en créant des entreprises plus grandes et mieux organisées.

### 5. COLLABORATION ENTRE LE SECTEUR PUBLIC ET PRIVÉ

La collaboration entre le secteur public et privé dans le domaine des ponts et chaussées a conduit à la construction du pont Rio – Antirrio, à 6 travées et à 3 voies de circulation, qui traverse la mer, et de l'autoroute "Attiki Odos", la rocade extérieure d'Athènes, de 70 Km.

La concession de six grandes autoroutes, d'une longueur totale de 1100km, est déjà en cours, afin de compléter les tronçons grecs du réseau routier transeuropéen.

## **RAPPORT NATIONAL (GRECE)**

### **pour la période 1998 - 2002**

#### 1. MODERNISATION DU SYSTEME DE TRANSPORT GREC

Ces dernières années, le système de transport grec a été radicalement modernisé et étendu, afin d'obtenir un développement équilibré des différentes régions du pays et d'assurer sa cohésion avec les autres pays de l'Union européenne (U.E.).

Plus précisément, les objectifs du programme sont les suivants :

- développement quantitatif des infrastructures de transport
- développement qualitatif des services fournis
- synergie des différents moyens de transport
- décongestion des grands centres urbains

En vue d'atteindre ces objectifs, une stratégie complète de développement de l'ensemble du système de transport du pays a été adoptée et est appliquée. L'accent est plus particulièrement mis sur le développement du réseau routier, compte tenu de la géomorphologie du pays.

Pour la période 1998-2002, le programme comprend des investissements de l'ordre de 980 millions d'euros pour le réseau ferroviaire, 180 millions d'euros pour les aéroports, 65 millions d'euros pour les ports et 4.680 millions d'euros pour le réseau routier.

## 2. EXTENSION DES INFRASTRUCTURES DU RESEAU ROUTIER

L'objectif principal du programme d'investissements concernant le réseau routier est la réalisation la plus rapide possible de la portion grecque du Réseau routier transeuropéen. Il s'agit d'un réseau d'axes routiers qui traverse la Grèce afin d'assurer le meilleur développement possible des transports routiers en Grèce et en Europe du sud-est.

Sous sa forme actuelle, le Réseau routier transeuropéen a une longueur d'environ 4.000 km. Il est prévu que la majeure partie de ce réseau soit constituée d'une autoroute fermée à deux sens et deux voies de chaque côté, avec un terre-plein central de séparation et une bande d'arrêt d'urgence dans chaque sens, d'une largeur de 24,50 m. Dans les zones situées à proximité d'Athènes et de Thessalonique, en raison de la circulation plus importante, trois voies de circulation dans chaque sens sont prévues. Sur les portions à faible densité de circulation, on a prévu la construction d'une route rapide avec une voie dans chaque sens, d'une largeur de 12,50 m.

Le budget total prévu du programme d'investissements pour la période 1994-2008 est de 13.670 millions d'euros (Tableau 1). Il est cofinancé par l'Union européenne (Cadre communautaire d'appui, etc.), à hauteur de 50 % pour les ouvrages sélectionnés, et est couvert parallèlement par un prêt de la Banque européenne d'investissement.

Un financement privé du Programme est également prévu. Il devrait atteindre un pourcentage d'environ 34 % du coût total du programme.

Sur la majeure partie du réseau et partout où une autoroute existe, il est prévu de prélever des péages. Actuellement, le prix moyen pour les véhicules de transport de passagers est de moins de 0.045 € / km.

Plus précisément, pour la période 1998 – 2002, les dépenses se sont montées à 4.680 millions d'euros. Durant cette période, 860 km d'autoroutes ont été réalisés.



Le Tableau analytique 1 présente l'ensemble des axes routiers grecs du Réseau routier transeuropéen, ainsi que l'évolution de leur développement. Ce tableau montre le réseau existant avant 1998, les travaux de construction (nouvelles constructions ou améliorations) réalisés durant la période 1998 – 2002 et, enfin, les kilomètres dont la construction est prévue durant la période 2003 – 2008. De plus, des informations d'ordre économique sont présentées, concernant le coût total par axe routier.

### 3. SYSTEME DE GESTION DES TRAVAUX

Au cours de ces quatre dernières années, parallèlement à la réalisation des travaux de construction, les autorités grecques ont établi un vaste programme de modernisation du Système de production des travaux publics, qui, en garantissant la transparence et la libre concurrence, conduit à une amélioration de la qualité des travaux et à une réduction des dépassements de budget et de calendrier.

Plus précisément, ce Programme comprend les points suivants :

- Amendements du cadre législatif (codifications de la législation, réformes législatives)
- Publication de guides et de manuels techniques à l'usage des organismes chargés de la réalisation des travaux
- Optimisation des normes techniques concernant les études, la production, le fonctionnement et l'entretien des ouvrages
- Mise en oeuvre d'un système de détermination du coût des différentes activités de réalisation des travaux et suivi statistique du coût des Travaux publics.
- Développement et application d'un système d'assurance qualité couvrant la totalité du cycle de production des Travaux publics.
- Contrôle de la sécurité des travaux
- Formation des cadres
- Modification de la stratégie de mise en adjudication des travaux afin d'empêcher une concurrence sauvage.

#### 4. MODERNISATION DES ORGANISMES CHARGÉS DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX

La gestion des travaux du Programme concernant la portion grecque du Réseau routier transeuropéen est effectuée en majeure partie par des services publics. Ces services fonctionnent d'une manière traditionnelle depuis des années et dans le cadre d'un effort de modernisation de l'Administration publique, des Services spécifiques, plus autonomes, ont été créés. Parallèlement, ont été créées des Sociétés Anonymes appartenant au service public, qui bénéficient d'une autonomie complète dans la gestion des travaux qu'elles réalisent, et emploient des Chefs de projets ainsi que des Directeurs de chantiers.

La rédaction des études est effectuée par des Bureaux d'études privés, conformément à la Législation grecque en vigueur ainsi qu'aux Directives de l'Union européenne.

On a également recours à des Contrôleurs d'études de stature internationale et à des Experts. Les experts ont une obligation contractuelle d'assurance des études qu'ils élaborent en cas de dommages causés à l'ouvrage principal.

En ce qui concerne la construction des ouvrages, un nouveau cadre institutionnel permet une restructuration opérationnelle du secteur ainsi que du fonctionnement du marché et donne la possibilité aux entreprises techniques du pays de s'orienter vers des regroupements afin de créer des entreprises de construction compétitives, capables de relever le défi des travaux du 3<sup>ème</sup> C.C.A.

Des exigences accrues sont établies en ce qui concerne l'accès à la nouvelle classe supérieure des entreprises de travaux publics. Cela requiert des regroupements d'entreprises et permet la création de nouveaux groupes sous une forme unitaire, caractérisés par une solide stature économique et administrative, un degré élevé de fiabilité et de solvabilité, garantissant et augmentant ainsi leur capacité d'emprunt.

## 5. COLLABORATION DES SECTEUR PUBLIC ET PRIVÉ

Deux programmes de collaboration entre secteur public et privé dans le domaine des Ponts et chaussées ont déjà été réalisés. L'un concerne la construction du pont Rio – Antirrio, d'une longueur de 2.252 m, qui relie le Péloponnèse à la région Sud-ouest de la Grèce continentale (Stéréa Ellada) pour un budget de 825,5 €. L'autre concerne l'autoroute "Attiki Odos", d'une longueur de 65 km, qui constitue le périphérique extérieure d'Athènes et dont le budget est de 3.500 €. Ces ouvrages seront tous deux achevés avant les Jeux Olympiques de 2004.

Le plan d'attribution des concessions des Autoroutes ainsi que le choix des Adjudicataires les plus appropriés par le service public grec sont déjà en cours en vue de la réalisation des tronçons pas encore construits des autoroutes PATHE (Patras - Athènes - Thessalonique), EGNATIA, ATTIKI ODOS, AXE OCCIDENTAL, AXE DE GRÈCE CENTRALE et CORINTHE-TRIPOLI-KALAMATA, d'une longueur totale de 1100 km.

La longueur des procédures requises pour la réalisation du Programme de concessions est bien connue. Les calendriers initiaux dépendent de manière significative de l'achèvement des études, de la réalisation des recherches concernant le trafic, de la mise en conformité juridique de tous les textes des contrats de concession et surtout du bouclage des plans de financement en collaboration avec les banques privées.

Tableau 1

## RÉSEAU ROUTIER TRANSEUROPEËN - GRÈCE

AXES ROUTIERS	EXISTANT Avant 1998 (Km)	COMPLETS 1998 - 2002 (Km)		PRÉVUS 2003 - 2008 (Km)		LONGUEUR TOTALE DES AXES ROUTIERS (Km)	COÛT TOTAL ESTIMÉ (MEURO)
		NOUVEAUX	AMÉLIORÉS	NOUVEAUX	AMÉLIORÉS		
Egnatia Odos	117,00	318,00	—	233,00	—	680,00	4.011,00
Périphérique d'Attique	0,00	42,50	—	23,70	—	66,20	3.500,00
Elefsina - Spata - Lavrio	15,00	—	—	15,00	—	32,00	—
Eleftheroupoli - Serres - Lefkonas	50,00	21,00	26,00	10,00	23,00	86,00	21,45
Axe de Grèce Centrale	196,00	—	—	—	196,00	196,00	CONCESSION
Makrychori Karditsas - N. Lefki (PATHE)	50,00	—	—	—	50,00	50,00	CONCESSION
Velestino - Volos (PATHE)	13,50	2,50	—	—	—	16,00	1,90
Lamia - Karpenissi - Agrinio	211,00	1,40 Construction de Tunnel	—	—	211,00	213,00	29,80
Thermopyles - Amfissa - Itea - Nafpaktos - Antirrio (Deviation de Nafpaktos)	152,00	10,00	—	—	152,00	162,00	11,40
Pyrgos - Olympia - Tripoli	126,00	—	25,00	—	50,00	139,00	16,48 / CONCESSION
Axe Nord de Crète (BOAK)	227,00	60,00	11,00	3,50	12,00	310,00	107,00
Iraklio - Pachia Ammos (Axe Sud de Crète)	0,00	14,00	—	23,20	—	37,20	79,50
P.A.T.H.E.	706,60	35,00	215,00	25,00	300,00	774,00	4.292,60
Axe Occidental (Ionia Odos)	211,00	24,00	17,00	263,00	164,00	427,00	1.173,20
Axes verticaux d' Egnatia Odos	129,00	22,50	—	67,50	—	200,00	331,91

<b>Korinthos - Tripoli - Megalopoli - Tsakona</b>	235,00	—	—	1,40 Construction de Tunnel	233,00	235,00	20,50
<b>Lefktro - Sparti - Gythio</b>	96,00	—	—	—	96,00	96,00	—
<b>Elefsina - Thiva - Yliki</b>	57,00	—	—	—	57,00	57,00	CONCESSION
<b>Thessaloniki - Moudania</b>	61,00	—	17,50	—	43,50	61,00	26,50
<b>TOTAL</b>	<b>2653,10*</b>	<b>550,90</b>	<b>311,50</b>	<b>665,30</b>	<b>1.587,50</b>	<b>3.837,40</b>	<b>13,606,76 M €</b>
		<b>862,40</b>		<b>2.252,80</b>			

### Notes

\* Les Kilomètres donnés concernent 9% d'Autoroute et 91 % de Route Ordinaire.

\*\* Les Kilomètres donnés concernent 79 % d'Autoroute et 21 % de Route Ordinaire.

\*\*\* Les Kilomètres donnés concerne 71 % d'Autoroute et 29 % de Route Ordinaire.

## ANNEXE

### LE RESEAU ROUTIER TRANSEUROPEEN EN GRECE

Les principaux axes du Réseau routier transeuropéen en Grèce, ainsi que l'avancement des travaux de réalisation sont décrits ci-dessous :

#### 1. «P.A.TH.E.»: Patras – Athènes – Thessalonique – Evzonoï

Il s'agit de l'axe le plus ancien et le plus important d'un point de vue national. Il traverse le pays du sud au nord, relie 9 ports, 6 aéroports, 16 villes, dont les trois plus grandes villes de Grèce, et aboutit à la frontière avec l'ancienne République yougoslave de Macédoine (F.Y.R.O.M.).

L'axe PATHE est long de 774 km. A ce jour, environ 443 km d'autoroute à six et quatre voies ont été ouverts à la circulation

#### 2. «Egnatia Odos» : Igoumenitsa – Ioannina – Thessalonique – Alexandroupoli – Kipoi/Orménio

L'autoroute Egnatia Odos constitue l'axe transversal nord du pays. Partant du port d'Igoumenitsa, au nord-ouest de la Grèce, elle traverse l'Epire et la Grèce du nord, passe par Thessalonique et aboutit à la frontière gréco-turque, à Kipoi, en direction d'Istanbul.

Les particularités du terrain ont nécessité une grande quantité d'ouvrages d'art, dont 2x45 km de tunnels et 2x40 km de ponts.

La longueur totale de cet axe est de 680 km, dont 400 ont déjà été ouverts à la circulation.

### Axes perpendiculaires à l'autoroute «Egnatia Odos»

L'autoroute Egnatia Odos est complétée par une série d'axes perpendiculaires, qui aboutissent aux pays balkaniques voisins : Ioannina - Kakavia (Albanie), Siatista - Kastoria - Krysatalopigi (Albanie), Thessalonique - Promachonas (Bulgarie), Ardanio - Orménio (Bulgarie).

Compte tenu de ce qui précède, cet ouvrage est d'une importance névralgique, car l'Egnatia Odos permettra d'assurer la communication entre des villes et des ports ayant une importance et un rôle majeurs dans le développement économique, non seulement de la Grèce, mais aussi des Balkans.

### **3. «Axe occidental» : Kakavia – Arta – Amphilochia – Agrinio – Jonction Rio / Antirrio – Patras – Pyrgos – Tsakona – Section de Amphilochia à Aktio (traversée du golfe) – Prévéza**

Partant de la frontière gréco-albanaise et traversant la partie occidentale du pays, l'Axe occidental traverse les villes de Patras et de Pyrgos, pour aboutir au port de Kalamata. Cette connexion est rendue possible par la jonction Rio - Antirrio, ouvrage en cours de reconstruction, qui sera achevé en 2004.

Il s'agit d'un pont maritime d'une longueur de 2.252 m, à deux sens et deux voies. La construction de l'artère sous-marine, d'une longueur de 1.5 km, qui relie Aktio à Prévéza, est déjà achevée.

**4. «Attiki Odos»: Périphérique d'Attique - Elefsina – Aéroport de Spata - Lavrio**

L' Attiki Odos, autoroute à deux fois trois voies, longue de 65 km, constitue la grande ceinture d'Athènes et plus largement de l'Attique. Elle permet un accès rapide au nouvel Aéroport international de Spata. Son objectif principal est de décongestionner le trafic subi par la capitale et le port du Pirée, grâce à un transit fluide et rapide des véhicules.

A ce jour, 42 km ont été ouverts à la circulation et la livraison de la totalité de l'ouvrage est prévue pour 2003.

**5. «Axe de Grèce centrale»: Panagia – Trikala – Karditsa – Lamia – Skarphia**

L'autoroute de Grèce centrale, d'une longueur de 196 km, a fait l'objet d'une adjudication avec système de concessions. Elle traverse le pays en diagonale par la Thessalie et relie l' Egnatia Odos (au niveau de Panagia) à l'axe PATHE (au niveau de Lamia).

**6. «Axe nord de Crète: Kastéli – La Canée – Réthymnon – Hérakleion – Aghios Nikolaos – Sitia**

L' axe routier nord de Crète (BOAK), d'une longueur de 310 km, traverse le nord de la Crète, de Kastéli, à l'ouest, vers Sitia, à l'est. Il s'agit d'une Voie rapide interurbaine, comportant une voie dans chaque sens, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence et des caractéristiques géométriques améliorées. Dans la traversée des zones urbaines, elle possède toutes les caractéristiques d'une autoroute.

L'axe routier nord de Crète (BOAK) est d'une importance décisive pour le développement de l'industrie touristique et agricole locale, car il relie les trois ports maritimes, les deux aéroports et toutes les grandes villes du nord de la Crète.

Sur les 310 km de sa longueur totale, environ 290 km ont déjà été ouverts à la circulation.