



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/3  
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 9 de l'ordre du jour)

**RELATION ENTRE LE TRANSPORT ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Communications des Gouvernements de l'Allemagne, des Pays-Bas,  
de la République tchèque, du Royaume-Uni et de la Slovaquie

Note: Comme suite à la demande faite par le Groupe de travail à sa quatorzième session, le secrétariat a établi un document récapitulant les réponses communiquées par les gouvernements des États membres en ce qui concerne leurs projets de recherche, leurs stratégies axées sur la relation entre le transport et le développement économique et leurs expériences en matière d'élaboration de stratégies à l'appui du développement durable des transports.

\* \* \*

## **RÉPUBLIQUE TCHÈQUE**

L'orientation des travaux de recherche prévus pour la période à venir est conforme à la stratégie suivie jusque-là pour réaliser les objectifs énoncés dans la politique des transports.

Les priorités en matière de recherche-développement dans le secteur des transports sont notamment les suivantes:

- Prévoir, grâce à des méthodes modernes, les tendances du développement des transports;
- Être au diapason des nouvelles techniques de transport en utilisant des outils appartenant aux domaines de la logistique, de la télématique et des systèmes mondiaux de navigation;
- Inventer de nouveaux modes de transport évolutifs qui soient respectueux de l'environnement;
- Accroître la sécurité et la fiabilité des transports;
- Réduire les émissions de polluants, les nuisances sonores, la congestion et les déchets;
- Mettre au point et utiliser de nouveaux combustibles et sources d'énergie;
- Améliorer les normes de qualité des voies de transport;
- Promouvoir l'interopérabilité des chemins de fer conventionnels et des lignes à grande vitesse;
- Mettre au point des systèmes de sécurité de pointe;
- Optimiser le contrôle du trafic et les systèmes informatiques;
- Mettre en œuvre des moyens d'intervention économiques dans le domaine des transports;
- Utiliser des sources d'énergie renouvelables dans le secteur des transports.

Dans le cadre des priorités susmentionnées, certains domaines de recherche fondamentale dans le secteur des transports sont également à l'étude. C'est ainsi qu'on envisage que les universités, notamment en s'appuyant sur leurs chercheurs, mettent en place le fondement théorique des travaux futurs de recherche appliquée.

Dans le secteur des transports et des communications, les programmes de recherche-développement budgétisés sont essentiellement exécutés grâce à la recherche appliquée. Ces programmes portent sur des projets sélectionnés par appel d'offres (la liste des projets figure en annexe).

Conformément à la politique des transports adoptée par la République tchèque, il a été proposé de mettre en œuvre un programme intitulé «Optimisation du système de transport et promotion de son développement durable». Ce programme vise essentiellement à axer les travaux de recherche-développement sur la promotion d'une mobilité durable des personnes et des biens, l'achèvement et l'optimisation du réseau de transport dans le cadre de l'intégration européenne et compte tenu des aspects écologiques et humains. Les différentes mesures adoptées par l'Union européenne dans le domaine des transports seront transposées dans le contexte de la République tchèque. Tout en maintenant l'influence nécessaire de l'État sur le développement des infrastructures de transport, on améliorera le fonctionnement du marché des transports, notamment sur les plans législatif et financier, afin que la concurrence soit renforcée et qu'une croissance économique durable soit assurée.

Dans cette optique, le programme de recherche a été subdivisé en quatre sous-programmes:

1. Sous-programme 1: Développement durable, transport et environnement

Ce sous-programme est axé sur l'utilisation efficace de l'énergie dans le secteur des transports, la réduction constante des effets négatifs sur l'environnement et la promotion des aspects contributifs à un développement durable des transports. De ce point de vue, les travaux de recherche-développement seront axés sur les domaines suivants:

- Sources d'énergie de remplacement pour le secteur des transports;
- Réduction constante de la consommation énergétique et accroissement de l'efficacité des transports;
- Réduction constante des effets négatifs des transports sur l'environnement;
- Le transport en tant qu'élément du mode de vie: circulation des voitures particulières;
- Sensibilisation du public au respect de l'environnement.

2. Sous-programme 2: Protection de la santé publique, sécurité des transports et facteur humain dans les transports

Ce sous-programme vise à étudier les possibilités, relations et applications qui découlent pour les transports, du développement des télécommunications et des technologies de l'information ainsi que de leur déploiement rapide à travers le monde. Leur application peut non seulement favoriser le progrès technique dans les différents modes de transport mais aussi renforcer la place des transports dans la société.

Les travaux de recherche-développement porteront sur les domaines suivants:

- Rôle du facteur humain dans la sécurité des transports;
- Informatique et télématique dans les différents modes de transports;

- Application de la logistique dans les chaînes de transport;
- Introduction des progrès techniques en matière de télécommunication et d'informatique dans la gestion des transports et de la circulation;
- Éducation et perfectionnement du personnel des transports: principe de formation permanente;
- Optimisation de la mise en place de réseaux de transport sur tout le territoire de la République tchèque.

### 3. Sous-programme 3: Développement des infrastructures et des techniques de transport

Dans le cadre de la modernisation et de l'intégration en cours des réseaux de transport européens, ce sous-programme vise à évaluer les demandes futures, en ce qui concerne la participation de l'État et, en particulier, l'appui technologique à apporter:

- Au développement des infrastructures de transport pour ce qui est de la sécurité et de la fiabilité;
- Au développement du processus de transbordement et à l'introduction des technologies de pointe.

### 4. Sous-programme 4 – Structures sociales, prévision et économie des transports

Ce domaine représente une des priorités énoncées dans le volet recherche de la politique des transports. Aussi le sous-programme vise-t-il, grâce à des travaux de recherche-développement, à mesurer le niveau de développement des transports en République tchèque. Les travaux de recherche sont axés sur les questions suivantes:

- Aspects financiers des infrastructures de transport;
- Planification du développement du secteur des transports (différents modes de transport, circulation des voitures particulières, transport régional, etc.);
- Aspects socioéconomiques des transports;
- Utilisation de moyens d'intervention économiques: harmonisation du marché.

Les sous-programmes susmentionnés, qui n'ont pas de limites définies, sont exécutés tous les ans à travers des projets concrets selon les besoins immédiats du secteur des transports. Parallèlement, on créera les conditions de la mise en valeur du potentiel scientifique des universités et d'autres établissements d'enseignement scientifique, ainsi que des milieux d'affaires.

**Tour d'horizon des projets en cours dans le cadre de  
la mise en œuvre du Programme de transport**

	<b>Titre du projet</b>
<b>Programme</b>	<b>Optimisation du réseau de transport et promotion de son développement durable</b>
<b>Sous-programme 1</b>	<b>Développement durable, transport et environnement</b>
	Travaux de recherche sur des carburants de remplacement pour les véhicules, notamment pour ce qui est des principaux paramètres techniques
	Visibilité de nuit et de jour de la signalisation routière horizontale et visibilité de nuit de la signalisation routière verticale
	Nuisances sonores causées par les véhicules, mesure et limitation du bruit grâce aux méthodes de mesure en cours d'élaboration
	Sécurité des enfants dans la circulation routière, en ce qui concerne les dispositifs de retenue pour enfants
	Mise au point de dispositifs de rétention pour adultes et enfants dans les voitures particulières en cas d'impacts asymétriques
	Méthode à suivre pour influencer, grâce aux médias, sur le comportement des usagers de la route
	Évaluation des avantages de la circulation routière pour la société
	Travaux de recherche sur les effets négatifs causés à l'environnement par le transport
	Mise en application des engagements pris par la République tchèque dans le cadre des conférences internationales consacrées aux effets des transports sur l'environnement
	Travaux de recherche sur l'amélioration de la sécurité routière grâce à des mesures relevant des domaines des ponts et chaussées ainsi que de l'organisation des transports
<b>Sous-programme 2</b>	<b>Protection de la santé publique, sécurité des transports et facteur humain dans les transports</b>
	Mise au point sur Internet d'une nouvelle génération de répertoires de règlements nationaux et européens régissant le contrôle technique des véhicules
	Système d'information sur les transports RDS-TMC («Système de radiocommunication de données – Canal de transmission des messages sur la circulation»)
	Aide en matière d'information et de contrôle pour le transport régional de marchandises
	Application de méthodes fondées sur la logistique des transports dans les agglomérations urbaines de la République tchèque
	Système complexe de contrôle des transports ferroviaires dans des situations de crise
	Utilisation d'images aériennes et de données de télédétection dans le secteur des transports
	Système télématique pour le transport par voies navigables
	Systèmes de transport intelligents dans le secteur des transports et des télécommunications de la République tchèque

	Structure des informations techniques nécessaires à la recherche-développement et à la gestion du secteur des transports
	Suite donnée aux délits commis dans le trafic aérien
	Participation de la République tchèque au projet Galileo
<b>Sous-programme 3</b>	<b>Développement des infrastructures et des techniques de transport</b>
	Mise au point de techniques d'évaluation de la stabilité des véhicules
	Mise au point de méthodes d'essai applicables aux véhicules équipés de systèmes de freinage électroniques
	Principes régissant l'installation de panneaux de signalisation et autres équipements routiers
	Analyse et gestion des risques dans les tunnels routiers
	Incidence de l'usure sur la résistance des ouvrages d'art renforcés
	Évolution du processus de corrosion et prévision de la durée de vie des ouvrages en béton armé précontraint
	Mise au point d'une méthode de contrôle de la construction d'ouvrages en béton armé précontraint
	Armature et mélanges utilisés pour le comblement des chaussées à fort volume de trafic
	Modèles de classification des ouvrages d'art en fonction de la température et classement extraordinaire selon les principes de l'Eurocode
	Recours à une analyse modale pour l'évaluation des ouvrages d'art
	Système de gestion des ponts
	Prévention de la réaction alcaline des agrégats du béton utilisé pour la construction des routes
	Utilisation de composites à fibre pour le renforcement des ouvrages d'art
	Classement des ponts routiers en fonction des normes européennes
	Nouvelle génération de chaussées bitumées en République tchèque
	Béton de qualité supérieure pour la construction de ponts routiers
	Système de gestion des routes
	Projet technique relatif à un nouveau bateau à moteur devant être exploité sur l'Elbe
	Nouvelles conceptions et nouveaux matériaux pour le gros œuvre des voies ferrées
	Utilisation de méthodes géophysiques pour contrôler l'état des voies des chemins de fer tchèques
	Installation de chaussées en béton armé sur les ponts
	Organisation, technique et technologie concernant la réalisation d'inspections techniques périodiques des véhicules routiers et de mesure de leurs émissions
	Unification des installations et des équipements des écluses et des rades
	Recours au transport par voies navigables dans le cadre de la gestion des déchets

<b>Sous-programme 4</b>	<b>Structures sociales, prévision et économie des transports</b>
	Péages électroniques sur les routes
	Dépenses d'équipement entraînées par l'utilisation des moyens de transport: volet ferroviaire
	Modalité d'élaboration des normes de la République tchèque, au regard des normes de la Communauté européenne, dans le domaine de la prévention des situations d'urgence dans le secteur des transports et dans le transport des marchandises dangereuses
	Mise au point d'une méthode de prévision du rendement des transports et des relations entre modes de transport
	Mise en place de réseaux de transport en République tchèque à l'horizon 2010 et 2015
	Financement de la couverture du territoire par les réseaux de transport
<b>Programme</b>	<b>Mise en place de réseaux de télécommunication dans le contexte de la libéralisation des marchés en République tchèque</b>
<b>Sous-programme 1</b>	<b>Mise en place de l'infrastructure des communications en vue de la transition vers la société de l'information</b>
	Travaux de recherche sur l'accroissement de la capacité de transmission des infrastructures de télécommunications de base
	Travaux de recherche sur l'exploitation, à partir de 2002, de la convergence des réseaux et des services dans le cadre de la mise en place des infrastructures de communication
<b>Sous-programme 2</b>	<b>Méthodes et moyens à mettre en œuvre pour le développement des réseaux et des services de télécommunication tout en utilisant de manière optimale le peu de ressources disponibles</b>
	Optimisation du développement des réseaux de télécommunication et de la mise au point des paramètres correspondants dans le contexte d'un accroissement de la concurrence et compte tenu des besoins de communication dans les domaines économique et social
	Travaux de recherche à l'appui du développement d'une palette de services de télécommunication dans le contexte européen et mondial des communications
	Optimisation de l'utilisation du spectre des fréquences
	Mise en place de systèmes et de services modernes de communications mobiles terrestres et par satellite
	Amélioration du cadre réglementaire des télécommunications dans le contexte de la libéralisation des marchés et conformément à la politique de développement des télécommunications de l'Union européenne

## ALLEMAGNE

Lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, tenue à Rio de Janeiro en 1992, la communauté internationale s'est engagée à promouvoir le développement durable et a adopté l'Action 21, se donnant ainsi un plan d'action mondial pour le XXI<sup>e</sup> siècle. Les signataires de ce document sont appelés à élaborer une stratégie dont l'objectif est d'assurer un développement économiquement rationnel, socialement équitable et écologiquement acceptable. Dans cette optique, la question du découplage de la croissance économique et de la croissance des transports joue un rôle important.

En Allemagne, un comité de secrétaires d'État pour le développement durable, agissant en tant que «cabinet vert», a commencé à élaborer la stratégie du Gouvernement fédéral en matière de développement durable et à définir les projets concrets à mener en application de cette stratégie. Ce comité bénéficie du concours d'un Conseil du développement durable, désigné en avril 2001 par le Chancelier fédéral. Ce Conseil élabore actuellement des contributions à la stratégie nationale et des propositions relatives aux projets concrets à mener pour appliquer cette stratégie et promouvoir le dialogue social.

Le Gouvernement fédéral adoptera la version définitive de la stratégie nationale du développement durable au printemps 2002 et la présentera au Sommet mondial pour le développement durable, prévu à Johannesburg en septembre 2002. À l'échelle européenne également, une grande attention a été accordée à cette question. C'est ainsi que l'un des principaux objectifs énoncés dans le Livre Blanc de la Commission sur la politique européenne des transports consiste, conformément aux conclusions adoptées par le Conseil européen réuni en juillet 2001 à Göteborg, à découpler «progressivement» croissance des transports et croissance économique et à rétablir l'équilibre entre les modes de transport.

Sans préjuger des conclusions du Conseil au sujet du Livre Blanc de la Commission ou de la décision finale du Gouvernement fédéral concernant la stratégie nationale du développement durable, on peut déjà avancer les arguments suivants:

L'accroissement de la production économique est un indicateur clef de l'amélioration de la prospérité d'une société. Cela dit, la croissance économique peut également entraîner la hausse de la consommation de ressources limitées et une augmentation des pressions exercées sur l'environnement.

Aussi le Gouvernement fédéral s'est-il fixé pour objectif d'assurer une croissance régulière, économiquement rationnelle et socialement acceptable du produit intérieur brut par habitant. Les chances de réaliser cet objectif ont été nettement améliorées par les réformes économiques et financières menées ces dernières années, en particulier la réforme fiscale.

Dans le secteur du transport de marchandises, on a constaté dans les années 90 une intensification des mouvements de transport. Il s'agit de favoriser une tendance similaire à celle qu'a déjà connue le secteur énergétique. Cela signifie qu'il faut réduire les mouvements de transport de marchandises d'environ 5 % en 2020 par rapport aux niveaux de 1999.

Les mesures ci-après peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif:

- Dans le domaine du transport routier, le déploiement de moyens logistiques et de systèmes de gestion des véhicules peut aider à réduire le nombre des voyages à vide, encore trop nombreux et, partant, à diminuer le kilométrage des véhicules. En déployant progressivement des systèmes télématiques, il sera possible d'accroître l'utilisation moyenne des capacités de transport routier de 2 à 3 % en 2005, et encore de 2 % à l'horizon 2010.
- De meilleures liaisons informatiques entraîneront également une diminution progressive de la part du transport routier en faveur du transport combiné route/rail.

Suite à l'institution en 2003 d'une redevance d'usage pour les poids lourds, appelée à remplacer la redevance actuelle fixée en fonction du temps, les redevances seront basées sur les kilométrages effectués. Il s'agit non seulement de créer une tarification plus conforme au principe de «l'utilisateur payeur», mais également d'accroître la part des chemins de fer et des voies navigables dans le trafic de marchandises et de réduire les voyages effectués à vide. La nouvelle redevance pour les poids lourds encouragera ainsi une utilisation encore plus économique des capacités de transport.

Dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises, l'accélération du développement de la télématique peut permettre d'améliorer l'utilisation des capacités de 3 à 4 %. Grâce au déploiement de moyens télématiques accrus, on peut augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire des principales lignes à fort trafic de 2 à 4 % en 2005 voire de 20 % à l'horizon 2010.

Outre le découplage de la production économique et du kilométrage des moyens de transport, l'un des principaux enjeux sera la gestion de l'impact des transports grâce à l'accroissement de la part de trafic du mode ferroviaire. Le Gouvernement fédéral s'est fixé pour objectif de doubler le kilométrage des trains de marchandises en 2015 par rapport à 1997. À l'instar de la Commission, le Gouvernement fédéral est favorable au renforcement de la capacité concurrentielle du rail. Il est convaincu que l'ouverture des réseaux à l'ensemble des services de transport de marchandises, l'amélioration de l'interopérabilité des systèmes ferroviaires et la création d'un réseau européen de transport ferroviaire de marchandises auront un rôle décisif dans le renforcement de la capacité concurrentielle du rail.

Cependant, il ne s'agit pas simplement de mettre en place un cadre réglementaire: il est tout aussi indispensable d'assurer l'entretien et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire. C'est ainsi que pour la seule année 2002, le Gouvernement fédéral prévoit d'investir environ 4,5 milliards d'euros dans l'infrastructure ferroviaire.

## **PAYS-BAS**

Des travaux de recherche menés sur cette question aux Pays-Bas se dégagent les principales conclusions ci-après:

1. La relation entre le transport et le développement économique est complexe. En effet, on ne saurait donner des réponses ni tirer des conclusions catégoriques à ce sujet sans tenir compte d'une vaste palette de questions intimement liées. [1]

2. Il existe des influences réciproques entre le transport et l'économie. Aux Pays-Bas, plusieurs modèles sont mis au point au sujet de cette relation complexe, notamment MOBILIEC, modèle économique régional néoclassique, et TIGRIS. En outre, plusieurs modèles d'équilibre général spéciaux sont actuellement en cours d'élaboration. [2]

3. Que le transport favorise le développement économique ne saurait être tenu pour une évidence. En effet, tout dépend de la situation spécifique du marché au sein comme en dehors du secteur des transports. D'une manière générale, lorsque les prix sont inférieurs aux coûts marginaux, on assiste à une surconsommation en matière de transport. On trouvera dans plusieurs rapports une vue d'ensemble des coûts marginaux du secteur des transports. [3 et 4]

4. D'une manière générale, l'expression «développement économique» renvoie non seulement à ce qu'il est convenu d'appeler «avantages pour les utilisateurs» mais également aux avantages plus vastes et aux coûts des transports. Aux Pays-Bas, on a recours à une analyse intégrée coûts-avantages, dans laquelle sont pris en compte les avantages pour les utilisateurs, les incidences économiques plus vastes, les effets externes et l'impact des avantages et des coûts sur les groupes d'utilisateurs. [5]

5. Les incidences économiques plus vastes des transports constituent un enjeu important aux Pays-Bas. La principale raison en est qu'il reste difficile de les appréhender et que l'incidence des avantages et des coûts des principaux projets de transport pourrait se faire sentir à l'intérieur ou en dehors des frontières nationales. [5]

6. La question de l'évaluation rétrospective des transports a récemment figuré en bonne place dans les travaux de recherche et dans la formulation des politiques. [6]

7. La relation entre le transport, l'efficacité et les méthodes d'évaluation gagnent en importance en raison des nouvelles méthodes comptables instituées par le Gouvernement néerlandais. [7]

### Références

[1] Is infrastructuur heilzaam voor de economische ontwikkeling (Le transport présente-t-il des avantages pour le développement économique?), 1999, Pb IVVS, Den Haag (texte disponible uniquement en néerlandais).

[2] Vooren, F.W.C.J. van (1999), A policy orientated Model about Economy, Mobility, Infrastructure and Other Regional Features, WCTR, 1988, in: World Transport Research, vol. 4, pp. 43-56.

[3] CE, 1999 Efficiente prijzen voor het verkeer (Efficacité des prix dans le secteur des transports), Delft (disponible uniquement en néerlandais).

[4] VU, Kosten van Ruimtebeslag (Coûts de l'utilisation des espaces) 2001 (disponible uniquement en néerlandais).

[5] Evaluation of infrastructural projects, Guide for cost benefit analysis, Research Program OEEI, On the Economic Effects of Infrastructure.

[6] CE/NEI (2001) *Lessen uit het verleden, Ex-post evaluaties van verkeer en vervoerbeleid* (Leçons du passé, évaluations rétrospectives de la politique des transports) (disponible uniquement en néerlandais).

[7] VBTB, *Van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording* (De la politique budgétaire à la comptabilité), Ministère des finances (disponible uniquement en néerlandais).

## **SLOVÉNIE**

Avec environ 2 millions d'habitants, la Slovénie constitue un marché exigu pour son économie bien développée. Aussi les échanges, en particulier les exportations, jouent-ils un rôle essentiel dans tous les secteurs et modes de production. Cela dit, les échanges de services n'évoluent pas nécessairement de la même manière que ceux des marchandises. Au cours des dernières années, on a constaté un développement notable du secteur des services et ce progrès important est l'un des piliers du développement économique du pays.

Entre 1994 et 1999, les échanges de services ont connu une croissance très faible en Slovénie, en particulier par rapport aux échanges de marchandises. Cette tendance s'est poursuivie en 2000 et au cours du premier semestre de 2001. Des tendances similaires ont également été observées dans les échanges mondiaux de services, qui ont augmenté de seulement 6 % en 2000, tandis que les échanges de biens enregistraient une croissance de 12 % au cours de la même période.

Les exportations et les importations de services en Slovénie ont même baissé en valeur nominale en 2000. En revanche, les exportations et les importations de biens ont augmenté entre 1994 et 2000. Les tendances susmentionnées ont fait que la part des services aussi bien dans les exportations que dans les importations ont de nouveau chuté de 17,6 % à 12,9 % en 2000.

Dans le domaine des services, la balance commerciale de la Slovénie a constamment été excédentaire, même si cet excédent a baissé entre 1998 et 1999. En 2000, l'excédent a de nouveau augmenté et une analyse de la situation pour l'année 2001 permet de tabler sur une croissance identique. Cet excédent est principalement dû aux voyages.

La structure des échanges de services a légèrement évolué et la part des services ayant une plus grande valeur ajoutée a modérément augmenté (en particulier dans le bâtiment et les travaux publics et dans d'autres services commerciaux). La part des services de transport dans les exportations totales de services a baissé de plus de 1 % en 2000, essentiellement en raison de la baisse des exportations du secteur des transports. Toutefois, on prévoit que la part des services des transports restera inchangée. Une croissance supplémentaire des échanges de services de transport devrait intervenir lorsque la Slovénie deviendra membre de plein droit de l'UE. Même aujourd'hui, les services de transport représentent 80 % de l'ensemble des exportations de services sur le marché de l'UE.

Cette observation permet de conclure que le transport joue un rôle crucial dans les exportations de services sur le marché de l'UE. Par ailleurs, on peut aussi prévoir qu'en raison de l'élargissement de l'UE et de la position importante de la Slovénie en matière de transport, cette part ne devrait pas changer.

On trouvera toutes les autres données statistiques concernant la Slovénie sur le site <http://www.sigov.si/zrs>.

<b>BALANCE COMMERCIALE DES SERVICES ENTRE 1994 ET 2000 (EN MILLIONS DE DOLLARS DES ÉTATS-UNIS)</b>							
Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>SERVICES</b>	<b>643,0</b>	<b>578,2</b>	<b>633,4</b>	<b>630,3</b>	<b>492,5</b>	<b>364,1</b>	<b>426,3</b>
<b>Transport</b>	<b>67,6</b>	<b>69,3</b>	<b>73,3</b>	<b>97,2</b>	<b>131,2</b>	<b>142,3</b>	<b>139,3</b>
Transport maritime	27,4	37,0	39,2	40,6	43,3	30,4	21,9
Transport aérien	17,6	12,9	3,3	5,8	2,5	13,4	18,3
Transport routier	54,6	48,9	51,2	55,7	65,2	73,3	81,1
Transport ferroviaire	7,8	0,3	4,9	17,3	26,2	21,2	28,7
Autres modes de transport	-39,8	-29,8	-25,4	-22,1	-6,0	3,9	-10,5

Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Part des services dans les échanges (en %)</b>	<b>17,5</b>	<b>16,5</b>	<b>17,2</b>	<b>16,5</b>	<b>15,8</b>	<b>15,7</b>	<b>15,2</b>

<b>EXPORTATIONS</b>							
Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tous SERVICES confondus (en %)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Transport (en %)</b>	<b>26,9</b>	<b>24,9</b>	<b>22,5</b>	<b>22,7</b>	<b>26,6</b>	<b>27,4</b>	<b>26,2</b>

<b>IMPORTATIONS</b>							
Année	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tous SERVICES confondus (en %)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<b>Transport (en %)</b>	<b>35,9</b>	<b>30,1</b>	<b>27,1</b>	<b>25,9</b>	<b>26,6</b>	<b>24,6</b>	<b>24,2</b>

<b>EXPORTATIONS</b>	Indice 2000/1994 (en %)		
<b>Transport</b>	101,3		
Transport maritime	108,3		
Transport aérien	149,2		
Transport routier	170,1		
Transport ferroviaire	70,1		
Autres modes de transport	74,0		

<b>IMPORTATIONS</b>	Indice 2000/1994 (en %)		
<b>Transport</b>	84,4		
Transport maritime	135,7		
Transport aérien	188,8		
Transport routier	199,1		
Transport ferroviaire	54,1		
Autres modes de transport	63,7		

*Source:* Metka Stare, Impact de la libéralisation dans le domaine des échanges de services non financiers, Université de Ljubljana, Faculté des sciences sociales, Centre des relations internationales, novembre 2001.

## **ROYAUME-UNI**

Divers travaux de recherche ont été menés au Royaume-Uni sur l'impact des infrastructures de transport sur le développement économique. Les travaux de recherche les plus récents et les plus complets sur cette question ont été publiés en 1999 par le Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA). Le rapport de ce comité consacré au transport et à l'économie expose les relations entre la croissance économique et les transports, mesure leurs impacts dans le système d'évaluation et décrit la relation entre la croissance du PIB et l'intensité en transport. Ce rapport a eu une forte influence sur le mode d'évaluation des transports au Royaume-Uni. On pourra en consulter le texte sur le site du DTLR dont l'adresse est: [www.roads.dtlr.gov.uk/roadnetwork/sactra/report99/index.htm](http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadnetwork/sactra/report99/index.htm). Outre le rapport, ce site contient également de nombreux documents d'appui.

Le Département mène actuellement d'autres travaux de recherche sur l'impact sur le développement économique, conformément aux recommandations du rapport du SACTRA.

-----