



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2005/12
23 juin 2005

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

(Dix-huitième session, 15 et 16 septembre 2005,
point 10 de l'ordre du jour)

RELATION ENTRE LE TRANSPORT ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

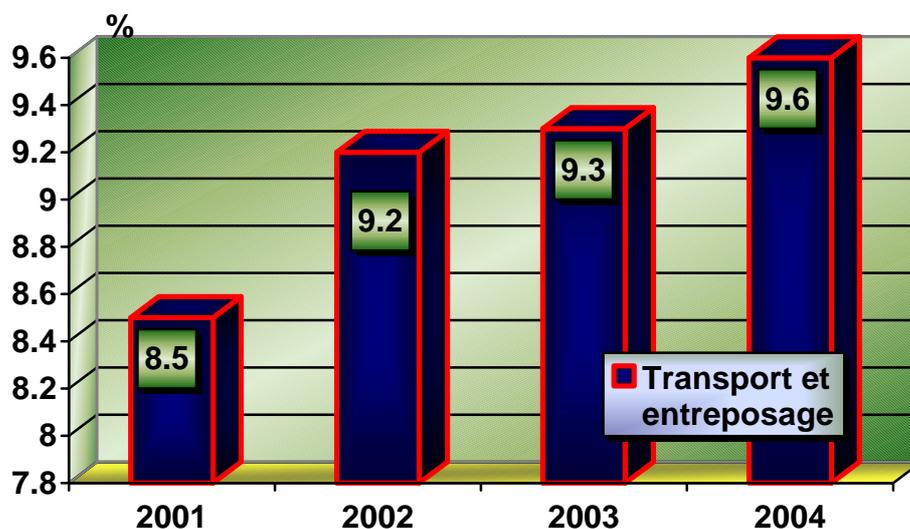
Communication des Gouvernements lituanien et turc

LITUANIE

Rôle des transports dans le développement économique de la Lituanie

Le secteur des transports est l'un de ceux qui se développent le plus rapidement en Lituanie. Au cours des dernières années, la valeur ajoutée brute, générée par le secteur des transports et de l'entreposage a continué à croître et représentait 9,6 % du PIB total du pays en 2004. Cela montre l'impact significatif du secteur des transports sur l'ensemble de l'économie lituanienne. La contribution au PIB total des activités de transport et d'entreposage est illustrée dans le diagramme ci-après:

Contribution au PIB des activités lituaniennes de transport et d'entreposage



Parmi toutes les activités de transport et d'entreposage, c'est le transport routier (transports de voyageurs par autobus, par trolleybus et par taxis et transports routiers de marchandises) qui contribue le plus au PIB (environ 50 %). Les activités de transport ferroviaire et les activités de transport secondaires (transbordement dans les ports maritimes, etc.) contribuent aussi dans une large mesure.

Le secteur des transports en Lituanie est l'une des branches économiques les plus importantes. La principale raison de ce fort impact des transports sur l'économie est la situation géographique très avantageuse de la Lituanie: elle est située au centre géographique de l'Europe, si bien que le pays est traversé par 4 corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T): I A, I, IX B et IX D. Les corridors de transport IX B et IX D permettent d'assurer les flux de transport sur l'axe est-ouest vers les ports de la mer Baltique: soit vers Kaliningrad (IX D) soit vers le port lituanien de Klaipeda. Ces corridors permettent l'acheminement par le rail de volumes plus importants que par la route. La situation est analogue dans les couloirs I et I A (axe nord-sud).

Les routes en Lituanie étaient bonnes dans l'entre-deux guerres et plus tard sous l'occupation soviétique. Après le rétablissement de l'indépendance en 1990, la Lituanie a profité de cette situation pour créer de nombreuses entreprises de transport routier, de sorte que sa position est restée forte sur le marché du transport de marchandises d'Europe occidentale. Mais les chemins de fer lituaniens ont enregistré des pertes, notamment sur le marché du transport de voyageurs. Ce service est déficitaire en Lituanie, tandis que le transport de marchandises engendre des bénéfices. La situation en Europe occidentale est très différente, les services ferroviaires de transport de voyageurs y étant très compétitifs par rapport au transport routier.

Le réseau transeuropéen lituanien comporte 1 617 km de routes, 1 100 km de voies ferrées, 278 km de voies de navigation intérieure, 3 aéroports internationaux (Vilnius, Kaunas et Palanga) et le port maritime de Klaipeda.

Le transport de voyageurs et de marchandises en Lituanie se fait essentiellement sur le réseau transeuropéen: en 2004, la quantité totale de marchandises transportées s'élevait à 102,4 millions de tonnes, et le volume ne cesse de croître.

Dans le domaine du transport de marchandises, le rail est en concurrence avec la route, avec 44 % du marché contre 50 % en moyenne pour la route. Cette situation est très différente de celle de l'Europe occidentale, où le rail a des parts de marché beaucoup plus faibles.

Le transport par conteneurs dans le port maritime de Klaipeda a augmenté au cours des dernières années et a tendance à augmenter encore. L'an dernier, il s'est accru de 47 % par rapport à 2003 et s'élève à 174 000 EVP (équivalent vingt pieds).

Le trafic passagers aux aéroports internationaux a aussi augmenté après l'adhésion à l'Union européenne (UE) le 1^{er} mai 2004. Comparé à 2003, il s'est accru de presque 40 % et a atteint le million de voyageurs.

Afin de répondre aux demandes en matière de transport, il est nécessaire de poursuivre la modernisation et le développement de l'infrastructure des transports lituaniens.

Les directives révisées sur le réseau transeuropéen de transport constituent un instrument juridique et les pays concernés sont déterminés à mettre en œuvre les projets prioritaires fixés. Parmi ces projets, deux sont considérés comme hautement prioritaires en Lituanie, à savoir le projet «Rail Baltica» et les autoroutes de la mer Baltique.

La mise en place d'un réseau transeuropéen multinational moderne de transport dans la direction nord-sud, sur la base du corridor de Crète I, est considérée comme ayant un degré de priorité très élevé dans le développement des transports. La dorsale de ce réseau serait formée par le projet «Rail Baltica», une voie ferrée à écartement européen, susceptible de répondre aux besoins de transport communs à l'Europe et à l'Asie après l'achèvement d'un réseau de plates-formes logistiques aux principaux points d'intersection.

La Lituanie et les autres États baltes (Estonie et Lettonie) sont fortement menacés de voir leur infrastructure isolée pendant longtemps, ce qui aurait un impact négatif sur la compétitivité de l'ensemble de la région balte au sein de l'UE. En examinant la carte de l'Europe, on s'aperçoit que le seul itinéraire terrestre allant des États baltes vers l'ouest traverse la Pologne qui, à l'heure actuelle, ne dispose pas d'une infrastructure ferroviaire internationale efficace. Il convient de garder à l'esprit qu'une voie ferrée est un investissement pour les cent années à venir. En conséquence, les dispositions déjà prises par la Commission européenne, en vue de faciliter le bon déroulement de la mise en œuvre du projet, à savoir l'amorce de la procédure de nomination du coordonnateur européen (et l'étude commune de faisabilité, entamée par la Commission, concernant le projet «Rail Baltica»), sont très favorablement accueillies.

La modernisation de l'axe est-ouest et son intégration au réseau transeuropéen via les «autoroutes de la mer Baltique» sont devenues l'une des principales priorités du développement

des transports lituaniens. L'extension des autoroutes de la mer, y compris les liaisons de l'UE avec les pays limitrophes dans le sens est-ouest, est aussi très importante pour les États baltes. Le développement de ce concept dépend beaucoup de l'initiative des États membres et doit suffisamment tenir compte de la nécessité d'assurer des liaisons terrestres efficaces entre les ports et leurs arrières-pays. Dans ce contexte, les États baltes participent activement à l'initiative «Europe élargie» en présentant des propositions communes, conjointement avec des pays limitrophes (Biélorus, Fédération de Russie et Ukraine). La Lituanie et les États baltes sont le bon endroit où pourrait se faire la liaison entre les deux différents systèmes de transport (le système de l'UE et celui des pays limitrophes orientaux), l'interopérabilité technique et administrative appropriée étant assurée.

L'environnement commercial en Lituanie, déjà favorable, sera sensiblement amélioré par la mise en place d'un *Réseau de plates-formes logistiques* et d'une nouvelle voie ferrée à écartement européen *Rail Baltica*, ainsi que la mise en œuvre du premier corridor de transport routier *Via Baltica* et le développement du *transport maritime à courte distance* au moyen des autoroutes de la mer Baltique. Ces dernières années, c'est en Lituanie que le secteur des transports, de l'entreposage et de la communication a généré la plus forte valeur ajoutée brute dans l'UE. La demande en matière de transport augmente rapidement et, en raison de cela, il est essentiel de porter son attention sur la diversité et la capacité des services de transport, la multimodalité et l'optimisation de la qualité.

Le transport maritime prend de l'ampleur, le transport routier augmente de façon importante, le volume des passagers sur les lignes aériennes croît (en particulier, après l'adhésion à l'UE le 1^{er} mai 2004) et la plus forte part de PIB parmi les 25 pays de l'UE dépasse toutes les attentes. En dépit de cela, nombreux sont les problèmes auxquels il doit être remédié: les mauvaises liaisons avec l'Europe occidentale via la Pologne, les incertitudes entourant le projet «Rail Baltica», et entravant sa mise en œuvre dans les plus brefs délais, les problèmes de sécurité routière en termes d'accidents de la circulation, etc. Ces problèmes sont très préoccupants et exigent des efforts concertés de la part tant des organismes nationaux que des pays limitrophes.

Les circonstances qui ont changé depuis l'adhésion de la Lituanie à l'UE ont fait qu'une nouvelle stratégie de développement à long terme (jusqu'en 2025) du système de transport lituanien a été élaborée et devrait être adoptée très prochainement par le Gouvernement.

Les principaux objectifs de cette stratégie sont les suivants:

1. Modernisation des éléments du réseau RTE-T;
2. Développement de l'infrastructure des transports régionaux;
3. Développement de l'infrastructure des transports multimodaux et intermodaux par la mise en place de plates-formes logistiques;
4. Développement des installations dans les aéroports internationaux et dans le port maritime de Klaipėda;
5. Amélioration de la sécurité de la circulation et de la sûreté des transports (un nouveau programme de sécurité routière a été élaboré pour la période 2005-2010).

TURQUIE

Rôle du transport ferroviaire dans le développement économique

Les effets positifs du secteur des transports sur le développement économique durable peuvent se résumer ainsi:

- C'est le moyen de production qui facilite le transport des marchandises et des personnes entre les centres de production et de consommation;
- Les changements dans le système de transport conduisent à des changements aux niveaux des systèmes d'approvisionnement et de production;
- Transport des facteurs de production vers les centres de production les plus efficaces.

Outre l'effet direct du secteur des transports sur le développement économique, le taux de rendement d'un quelconque investissement dans ce domaine est plus élevé de moitié que celui dans d'autres secteurs (Banque mondiale, 1996).

Le transport combiné est l'emploi coordonné, pour le transport de porte à porte, de différents modes de transport rapides, économiques et sûrs. En faisant la part plus grande au transport combiné, on fait un pas important vers la réalisation de l'objectif qui consiste à assurer un transport moins coûteux, plus rapide, plus sûr et plus respectueux de l'environnement.

En Turquie, on attache une grande importance à l'augmentation de la part du transport combiné afin de réduire le nombre des accidents de la circulation, d'améliorer les transports ferroviaire et maritime et d'employer les techniques de transport modernes. Les activités des chemins de fer de l'État turc vont dans cette direction.

En ce qui concerne le transport combiné, les chemins de fer nationaux turcs (TCDD) se sont lancés dans l'organisation et l'exécution des activités suivantes:

1. Transport en conteneurs;
2. Transport en caisses mobiles;
3. Terminaux de route roulante (système de transport sur wagon des véhicules routiers): la demande concernant ce type de transport est forte;
4. Transport bimodal (système où le transport s'effectue dans des remorques spéciales adaptées aux conditions tant ferroviaires que maritimes): la demande concernant ce type de transport est aussi forte;
5. Transbordeurs (transport maritime de wagons).

Consommation de l'énergie

En Turquie, le secteur des transports consomme environ 20 % de l'énergie totale; le transport routier représente environ 93 % de cette consommation.

Tableau: Consommation de l'énergie dans le secteur des transports (%)

Année	Transport ferroviaire	Transport routier	Transport maritime	Transport aérien	Total
1994	3	89	2	6	100
1995	3	86	2	9	100
1996	3	87	1	9	100
1997	3	86	1	10	100
1998	3	86	1	10	100
1999	3	87	2	8	100
2000	2	88	2	8	100
2001	2	87	2	9	100
2002	2	93	2	3	100

Source: Calcul fait à partir des données du Ministère de l'énergie et des ressources naturelles.

Les chemins de fer consomment moins d'énergie pour le transport des marchandises et des voyageurs que les autres modes de transport, à l'exception du mode maritime. La consommation d'énergie par unité de travail pour le transport ferroviaire est réduite de 1/4 à 1/7 par rapport à celle pour le transport routier.

Sécurité

La sécurité en matière de transport est assurée lorsque l'on crée les conditions permettant d'éviter les accidents.

Des études ont permis de montrer que les accidents de la route causent beaucoup de dégâts matériels et de dommages corporels dans tous les pays. L'utilisation des chemins de fer, qui sont plus sûrs que les routes, permettrait de limiter ces pertes et de réduire les effets négatifs des accidents sur l'environnement.

Cinq mille personnes en moyenne perdent la vie chaque année dans des accidents en Turquie.

Environnement

Tandis que la part du transport ferroviaire dans la pollution atmosphérique (avec une traction diesel) est de 5 %, celle du transport routier est de 85 %. La traction électrique quant à elle ne pollue pas l'atmosphère.

Le rôle du transport ferroviaire en ce qui concerne la pollution des sols et de l'eau est également faible. Mais les résidus huileux des véhicules routiers et les produits dans les stations-services polluent les terres et les ressources en eau environnantes.

Bruit

Des études ont montré que le niveau de bruit sur les routes variait de 72 à 92 décibels. Ce niveau peut s'élever jusqu'à 103 décibels pour des poids lourds. Alors que le niveau de bruit pour les avions est compris entre 103 et 106 décibels, celui d'un train voyageant à 150 km/h est compris entre 65 et 75 décibels. Étant donné que la limite supérieure du bruit que peut supporter une personne travaillant pendant 8 heures est de 90 décibels, on se rend mieux compte de l'importance des chemins de fer.

Utilisation des terres

Les terres productives et les ressources naturelles devraient être protégées lorsqu'une voie de transport est planifiée, afin de ne pas induire de pertes économiques. Dans les pays disposant de réseaux de transport étendus, la superficie allouée au transport est d'environ 5 %, superficie qui est relativement faible par rapport à celles des zones d'habitation, des zones industrielles et des forêts.

Pour le transport de quantités égales, les routes nécessitent une superficie qui vaut 2,7 fois celle des voies ferrées. Selon les spécifications adoptées en Allemagne, une double voie ferrée électrifiée dont la largeur du tablier est de 13,7 m a une capacité égale à celle d'une route à six voies d'une largeur de 37,5 m.

Coûts des infrastructures

Le coût de construction d'une route est environ trois fois plus élevé que celui d'une double voie ferrée électrifiée et signalisée. Tandis que le coût de construction d'une double voie ferrée électrifiée et signalisée de 1 km de long est de 1,5 million de dollars en terrain peu accidenté et de 4 millions de dollars en terrain accidenté, le coût de construction d'une route équivalente de 1 km de long est de 6 millions de dollars en terrain peu accidenté et de 12 millions de dollars en terrain accidenté. (En ce qui concerne les coûts des infrastructures selon la spécification adoptée en Allemagne, une double voie ferrée électrifiée dont la largeur du tablier est de 13,7 m a une capacité égale à celle d'une route à six voies d'une largeur de 37,5 m.)
