



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2003/5
31 janvier 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

(Soixante-cinquième session, 18-21 février 2003,
point 7 de l'ordre du jour)

**ANALYSE DE LA SITUATION DES TRANSPORTS DANS LES PAYS MEMBRES
DE LA CEE ET ÉVOLUTION DES TENDANCES**

Note du secrétariat

Le présent document a pour objet de présenter au Comité des transports intérieurs un bref aperçu de la situation des transports dans la région de la CEE en 2002 et quelques indicateurs provisoires de l'activité et des tendances du secteur des transports. De plus, le document met en lumière certains obstacles au développement des transports et décrit les meilleures pratiques suivies par les pouvoirs publics en ce qui concerne la réglementation du secteur des transports dans les pays membres. Il a été établi par le secrétariat à partir des contributions des pays et institutions suivants: Autriche, Bélarus, Canada, Danemark, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Israël, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine, Banque mondiale et Union internationale des chemins de fer (UIC).

Le présent rapport comprend un texte succinct récapitulatif des principaux faits et tendances signalés, et une annexe contenant de brefs résumés des communications reçues. Le résumé de chaque communication nationale comprend trois parties: 1) tendances du trafic; 2) obstacles au développement des transports; et 3) meilleures pratiques en ce qui concerne la réglementation des transports et de leur infrastructure. Le texte intégral des communications peut être obtenu sur demande.

I. TENDANCES DU TRAFIC

1. En 2002, d'après les renseignements et les données préliminaires communiqués par les gouvernements, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et d'autres sources, il semble que le volume des transports et du trafic dans l'ensemble de la région de la CEE-ONU ait très légèrement progressé par rapport à 2001. Cependant, des schémas quelque peu différents peuvent s'observer selon le mode de transport et entre telle et telle sous-région ou tel et tel pays.

2. Dans les pays membres de l'UE et de l'AELE, le volume du transport de marchandises par rail a de nouveau diminué, en moyenne, par rapport à l'année précédente. Le taux moyen de croissance négatif, exprimé en tonne/km, est ressorti à -2,6 % dans l'UE. Cependant, dans quelques pays (Belgique, Autriche, Danemark), le volume du trafic marchandises a légèrement progressé. Le nombre de voyageurs transportés par rail et de kilomètres-voyageur a un peu diminué par rapport à l'année précédente. En Europe centrale et orientale, aussi bien pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs, la baisse d'activité que le transport ferroviaire avait enregistrée l'année précédente s'est, dans l'ensemble, poursuivie, et il y a eu un nouveau recul, mais plus faible, -4,7 % en moyenne, qu'en 2001. Seules la Bosnie-Herzégovine et la Slovénie ont enregistré une progression notable. Dans presque tous les États baltes et dans la Communauté d'États indépendants, le transport de marchandises a accusé une forte progression de 6,9 % en moyenne, la croissance la plus dynamique étant signalée en République de Moldova et en Lituanie.

3. Le transport routier a poursuivi sa progression dans toute l'Europe, bien qu'à un rythme plus modéré, et semble avoir obtenu de meilleurs résultats que le transport ferroviaire en 2002. Dans les pays de l'UE et de l'AELE, le transport routier de marchandises a de nouveau enregistré une augmentation relativement modérée par rapport à 2001, mais la croissance a été plus prononcée dans les pays d'Europe centrale et de la CEI. La progression du transport routier de marchandises s'est poursuivie dans tous les pays, mais dans une moindre mesure en Europe occidentale qu'ailleurs dans la région. La progression du trafic voyageurs a été plus lente dans les pays de l'UE et de l'AELE et était en grande partie imputable au transport en commun, alors que dans les pays d'Europe centrale et orientale et de la CEI l'essentiel des progrès enregistrés était dû au transport de voyageurs par voiture particulière. En Europe centrale et orientale, entre 1990 et 2000, le nombre des véhicules en circulation a plus que doublé, alors que dans le même temps le transport des voyageurs par rail chutait de plus de moitié. Dans ces pays, la tendance à l'accroissement du parc de véhicules privés est restée inchangée.

4. Dans quelques pays de la Communauté d'États indépendants, la croissance du transport routier de marchandises a été de 3 % entre janvier et novembre 2002 par rapport à la période correspondante de 2001. D'un pays à l'autre, cependant, les taux de croissance de la production industrielle et agricole sont assez contrastés, de même que l'intensité des échanges extérieurs et l'évolution plus ou moins volatile des prix. Sauf au Tadjikistan, le volume des transports de marchandises a été plus élevé qu'au cours de n'importe quelle année précédente dans tous les autres pays de la CEI. En ce qui concerne le transport de voyageurs, six pays ont affiché des indices supérieurs au niveau d'un an auparavant.

5. Pour ce qui est de la répartition modale, il n'y a pas eu en 2002, au niveau européen, de changement favorable au transport par rail. Quant au transport combiné, les résultats, exprimés en tonne/kilomètre, indiquent des évolutions divergentes. Les progressions substantielles observées dans certains pays n'ont pu compenser le recul enregistré ailleurs. Le transport combiné entre certains pays membres de l'UE ainsi qu'entre certains pays en cours d'adhésion et les pays membres de l'Union a continué d'évoluer favorablement.

6. Dans les pays d'Europe centrale et orientale ainsi que dans les pays de la CEI, d'après les renseignements communiqués, il semble que le transport routier ait maintenu, voire encore amélioré dans certains cas, sa part du volume total du trafic marchandises.

**TENDANCES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES
DANS LA RÉGION DE LA CEE-ONU en 2002
(Estimations et projections)**

	PIB	Transport de marchandises (t/km)			
		Total	Par route	Par rail	
				Total	International
EU + AELE	0,8-1,1 %	1,0 %	1,1 %	-3,0 %	-3,6 %
Pays d'Europe centrale et orientale	2,2 %	1,1 %	2,5 %	-4,7 %	-2,8 %
Fédération de Russie	4,0 %	2,9 %	0,1 %	3,2 %	n.d.
États baltes et États de la CEI	4,4 %	4,0 %	3,0 %	6,9 %	9,1 %
Europe du Sud-Est	3,6 %	4,0 %	5,0 %	-6,7 %	-3,2 %
Turquie	3,6 %	n.d.	n.d.	-26,5 %	69,9 %

Note: Les chiffres du tableau sont des estimations et des projections du secrétariat; ils n'indiquent que des ordres de grandeur.

n.d. = Non disponible.

7. Dans l'ensemble de l'Europe, les résultats ont été meilleurs pour le transport international que pour le transport intérieur de marchandises; la tendance de longue période observée dans la région de la CEE-ONU s'est donc poursuivie. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les résultats du transport international de marchandises par rail ont été analogues à ceux du transport intérieur. L'adhésion imminente des pays d'Europe centrale et orientale, une croissance économique plus rapide dans l'UE au deuxième semestre de l'année prochaine et la poursuite de la croissance dans la Fédération de Russie pourraient encore renforcer la demande de transports internationaux dans les années à venir.

8. Après plusieurs années de stagnation, il semble que le transport fluvial ait enregistré certaines tendances positives, plus spécialement dans la Fédération de Russie et dans certains pays d'Europe centrale et orientale.

9. Les États-Unis et le Canada semblent avoir connu une évolution analogue à celle observée en Europe occidentale. La croissance régulière du trafic voyageurs et marchandises tous modes confondus a été une tendance manifeste des 10 dernières années. Le rôle prépondérant du transport routier dans le trafic entre les deux pays est particulièrement frappant. Les autres modes, notamment la navigation intérieure et plus particulièrement le transport maritime, ont continué de jouer un rôle important dans le trafic international entre les deux pays.

II. OBSTACLES AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

10. Les principaux obstacles au développement des transports dans la région de la CEE-ONU restent étroitement liés à l'évolution économique générale dans les pays membres et à la situation que le secteur du transport a héritée du passé, plus spécialement dans les pays d'Europe centrale et orientale de la CEE-ONU.

11. Les principaux obstacles à un nouveau développement des transports dans ces pays sont apparus plus clairement ces dernières années, à mesure qu'ils s'engageaient dans un processus intensif d'adaptation aux prescriptions de l'Union européenne. Dans ces pays, de graves obstacles peuvent être recensés dans plusieurs domaines. Le niveau et la qualité de l'infrastructure des transports semblent actuellement constituer un handicap majeur. Négligée et victime d'un déficit d'investissement depuis des décennies, l'infrastructure des transports devra faire face à l'intensité croissante du trafic à mesure que les économies de ces pays parachèveront dans le proche avenir leur intégration à l'Union. De plus, des parcs de véhicules périmés, peu sûrs et fortement polluants rendaient indispensable un renouvellement massif, ce qui a encore alourdi le coût de la transformation dans le secteur des transports de ces pays. À mesure que les routes et les rues des pays et des villes d'Europe centrale et orientale s'engorgeaient, et la demande de déplacements allant croissant, plus forte devenait l'exigence de politiques des transports et de modes de gestion des ressources de transport plus modernes, capables de réduire des temps de trajet de plus en plus longs, de maîtriser la pollution, d'assurer une concurrence équitable et ouverte et de fournir des services à un prix approprié.

12. Un autre obstacle au développement des transports dans ces pays est lié à la transformation structurelle plus lente que prévu de leur secteur des transports, en particulier du transport ferroviaire, où la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation a été non seulement un processus long et coûteux, mais a eu aussi des incidences sur l'emploi et des répercussions sociales en raison du redimensionnement et de la restructuration des entreprises de transport.

13. Dans les pays de l'Union européenne et de l'AELE, les principaux obstacles au développement des transports sont sans doute liés à la saturation de la circulation et à l'impact environnemental de l'accroissement du trafic, y compris dans les villes. En général, dans la plupart de ces pays, les aspects jugés préoccupants concernaient des problèmes de politique générale, de gestion et d'organisation plutôt que le niveau et la qualité de l'infrastructure ou des parcs de véhicules.

14. Aux États-Unis et au Canada, certains des principaux obstacles au développement des transports et certaines des préoccupations dans ce domaine avaient trait à la dégradation de la qualité de l'infrastructure (en particulier des routes), à l'engorgement croissant du trafic routier dans les zones métropolitaines, ainsi qu'à l'aggravation de l'engorgement et à l'inefficacité de plus en plus prononcée de l'exploitation dans les chemins de fer. En outre, dans les deux pays, les pressions exercées sur l'environnement par les transports, la pollution automobile, la sécurité et les contraintes générales limitant la capacité de transport, ainsi que des systèmes de transport encore insuffisamment intégrés pour permettre l'utilisation optimale de tous les modes de transport, étaient perçus comme autant d'obstacles supplémentaires au développement du secteur des transports.

15. Entre la Fédération de Russie et les autres pays de la CEI, il y a des analogies mais aussi d'importantes différences en ce qui concerne les obstacles au développement ultérieur des transports. L'infrastructure était généralement dans un état de délabrement avancé et la qualité ne correspondait pas aux besoins croissants d'économies qui connaissaient des rythmes accélérés de redressement et d'expansion. Handicapés par des infrastructures de transport de qualité médiocre et des technologies de transport périmées, ces pays souffraient en outre d'un déséquilibre persistant entre l'offre de transport et le volume et la structure de la demande de services de transport. Au demeurant, la capacité de transit de la Fédération de Russie n'était pas encore pleinement exploitée. De surcroît, la croissance rapide du parc automobile et le passage, pour le transport des voyageurs, du transport en commun au transport privé, plus spécialement à l'intérieur et autour des grandes villes, a aggravé les pressions sur l'environnement. Le parc de véhicules très polluant et d'un âge moyen très élevé était un autre sujet de préoccupation majeur dans la Fédération de Russie comme dans les autres pays de la CEI.

16. Dans les autres pays de la CEI, ces difficultés ont été aggravées par des problèmes d'infrastructure supplémentaires. Bien que les institutions financières internationales aient fait des efforts considérables pour développer et améliorer l'infrastructure dans beaucoup de pays de la CEI, la tâche semblait insurmontable. En raison d'une infrastructure de transport héritée du passé, avec une seule ligne de chemin de fer et une ou deux routes principales de qualité acceptable, bon nombre de pays de la CEI cherchaient à accroître et moderniser la capacité de leur secteur des transports pour répondre à une demande croissante. Dans quelques pays de la CEI, les difficultés inhérentes à la configuration du relief, le manque d'accès à des ports maritimes ou de navigation intérieure, ainsi qu'un nombre limité de partenaires commerciaux, ont été des facteurs en grande partie déterminants pour le développement ultérieur des transports. De surcroît, il n'y a pas dans ces pays d'autre solution que le transport routier ou ferroviaire.

III. LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE – LES MEILLEURES PRATIQUES

17. Au cours de l'année écoulée, l'action des pays membres de la CEE-ONU en matière de réglementation a eu pour objet l'élaboration de mesures de nature à promouvoir la concurrence sur le marché des transports en améliorant la compétitivité du rail et en développant le recours à d'autres modes de transport respectueux de l'environnement. Un autre objectif était d'améliorer la sécurité routière et de réduire l'engorgement des zones urbaines.

18. Au Canada, par exemple, les efforts visaient essentiellement à mettre en place un cadre législatif moderne et pertinent pouvant renforcer la sûreté, la sécurité, la compétitivité et la fiabilité du système de transport. En Israël, la réforme visant à restructurer le transport collectif par autocar et à encourager la concurrence dans ce secteur, était en cours. En Lettonie, et dans plusieurs pays en cours d'adhésion, le processus d'harmonisation avec la législation de l'Union européenne se poursuivait et concernait presque tous les aspects du transport. En Lituanie, une nouvelle version de la loi sur le transport routier a été élaborée, ainsi que le programme national de sécurité routière 2002-2004, tandis qu'en Pologne le programme de construction d'autoroutes et de voies express a été adopté. Le Ministère des transports de Turquie a achevé les études sur le Plan directeur des transports, qui concerne l'ensemble des modes, et en Suisse de nouvelles mesures visant à améliorer la sécurité routière, l'efficacité et les indicateurs environnementaux du trafic transalpin ont été les grands axes de l'action en matière de réglementation.

19. Dans la réglementation des transports, une importance particulière a été accordée à l'amélioration des performances environnementales. Des prescriptions techniques de plus en plus rigoureuses concernant les rejets gazeux et les émissions sonores provenant du secteur des transports (par exemple, l'utilisation de catalyseurs trifonctionnels, l'amélioration des moteurs et de nouvelles solutions pour la réduction des niveaux sonores sur les voies à grande circulation) ne sont que quelques-unes des nombreuses solutions adoptées ou envisagées dans beaucoup de pays membres. Un certain nombre de pays ont continué d'appliquer et ont encore affiné divers instruments économiques, par exemple de nouveaux dispositifs financiers destinés à encourager les transports en commun dans les principales zones urbaines, des taxes modulées sur les carburants et des subventions en faveur des transports de marchandises à taux d'émission réduit de CO₂, la perception de péages sur les voies encombrées (Norvège), et des taxes variables sur l'utilisation des véhicules automobiles.

20. Dans un certain nombre de pays d'Europe centrale et orientale, et en particulier dans les pays de la CEI, les gouvernements ont poursuivi la mise au point de diverses mesures d'ordre administratif et économique destinées à réduire les niveaux de pollution, les niveaux sonores et autres retombées environnementales qui se faisaient sentir avec plus d'acuité qu'ailleurs dans la région. L'accélération de la croissance économique et la capacité accrue de la population et des entreprises d'acquérir des véhicules plus récents et moins polluants devraient permettre de réduire progressivement l'âge moyen des parcs de véhicules et les niveaux de pollution.

21. En Lituanie, par exemple, le Ministère des transports a adopté un règlement sur la promotion de l'utilisation de camions «verts», «plus verts et plus sûrs» et «sûrs de niveau Euro II», qui sont conformes aux directives et règlements pertinents de l'UE et de la CEE-ONU, améliorant ainsi sensiblement les performances environnementales et la sécurité du trafic.

22. La promotion du rail et du transport combiné est un autre aspect des mesures d'ordre réglementaire visant à accroître l'efficacité, la fiabilité et la compétitivité du rail. Les mesures adoptées dans ce domaine concernaient essentiellement la législation sur le transport combiné et le transport par rail (Lettonie), tandis que dans d'autres pays les initiatives de ce type ont continué d'être associées à des mesures de taxation du transport routier (Suisse, taxe modulée en fonction des performances sur les véhicules transportant des marchandises pondéreuses). Afin d'accroître encore la capacité des routes et d'améliorer l'efficacité, les Pays-Bas, par exemple, s'approprient à aménager des voies supplémentaires qui permettront d'absorber le trafic aux heures de pointe et vont améliorer la gestion du trafic et l'information sur la circulation routière ainsi que la sécurité dans les transports publics.

23. Après les événements du 11 septembre et à la suite de plusieurs graves accidents ferroviaires et routiers (tunnel du Gothard), la sûreté et la sécurité du secteur des transports n'ont pas tardé à devenir des sujets de préoccupation prioritaires pour le législateur, non seulement en Amérique du Nord, mais aussi, et de plus en plus, partout en Europe. Les mesures prises comprennent l'adoption de dispositifs empêchant la conduite en état d'ivresse dans les véhicules des flottes commerciales et la transformation des intersections en ronds-points (Suède), toute une gamme de mesures, d'ordre réglementaire notamment, visant à accroître la sécurité des passagers et des cargaisons (États-Unis) et des mesures modales spécifiques (sécurité dans les tunnels routiers et ferroviaires, recours à l'informatique pour renforcer la surveillance des transports publics, etc.).

24. D'importantes mesures d'ordre réglementaire pour la promotion des investissements dans l'infrastructure ont également été adoptées ou étaient envisagées partout en Europe. L'adoption de mesures d'ordre réglementaire basées sur les technologies de pointe afin d'accroître la capacité de l'infrastructure existante et de rendre moins urgente la construction de nouvelles infrastructures, grâce à une meilleure connectivité intermodale aussi bien pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises, est un phénomène caractéristique pour la Pologne, la Fédération de Russie, les États-Unis ou les Pays-Bas, ainsi que pour d'autres pays membres. De plus, bon nombre de pays membres ont continué de coopérer aux efforts entrepris pour simplifier les procédures de passage aux frontières, afin de réduire les temps de transport et de transit aussi bien pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises; en Norvège, par exemple, les essais de partenariats entre le secteur public et le secteur privé se sont poursuivis.

25. Enfin, d'importantes mesures d'ordre réglementaire adoptées dans presque tous les pays en développement visaient à améliorer la régulation du marché du transport. Les gouvernements sont de plus en plus conscients de la nécessité de trouver un équilibre entre les intérêts du public et ceux des usagers et des exploitants. Ils se sont également efforcés d'assurer l'équilibre souhaité entre les fusions et les restructurations dans le secteur des transports, d'une part, et une saine concurrence de l'autre. L'objectif général était de créer un système de transport intégré efficient, abordable, sûr et viable, offrant des services à un prix approprié. Au Danemark, par exemple, le candidat retenu à la suite de la première mise en adjudication de 15 % du trafic voyageurs par rail devait démarrer l'exploitation en janvier 2003, et il est probable que des appels d'offres seront lancés pour d'autres sections du réseau ferré. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, ainsi que dans quelques pays de la CEI, un important effort de réglementation s'est poursuivi pour l'adoption de mesures institutionnelles destinées à améliorer la gestion du système national de transport, ou à la mettre en conformité avec la législation de l'Union européenne.

IV. PERSPECTIVES

26. Après les niveaux déprimés enregistrés en 2002, la croissance économique devrait s'améliorer dans toute l'Europe centrale et orientale pour atteindre 3,3 % en 2003, parallèlement à la reprise qui devrait s'amorcer dans l'Union européenne. Il faut néanmoins tenir compte des facteurs internationaux et de la vulnérabilité à un nouveau ralentissement dans l'Union européenne et à des hausses du prix du pétrole. En 2003, la croissance du PIB devrait se situer entre 3,5 et 4,4 % dans la Fédération de Russie, et devrait être de l'ordre de 2,3 % dans la zone euro. La demande de transport, aussi bien pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises, devrait poursuivre sa progression en 2003 dans toute l'Europe, ce qui nécessitera de nouvelles mesures d'ordre réglementaire.

27. Le transport des marchandises par voie navigable a donné des signes de reprise vers la fin de 2002 et devrait encore accroître sa part du marché européen. Des avantages, en terme de prix et d'impact environnemental, compte tenu d'une meilleure qualité du service, pourraient permettre à la navigation intérieure d'accroître sa part du marché des transports. Aux États-Unis, par exemple, où la navigation intérieure assure, en tonnes-kilomètres, 11 % du volume total des transports intérieurs de marchandises, le trafic fluvial devrait progresser de 0,8 à 1,6 % par an jusqu'en 2010.

28. Comme le montrent les réponses, les mesures visant à améliorer la répartition modale, la sûreté et la sécurité, les préoccupations environnementales, les problèmes d'encombrement en zone urbaine notamment, les formules de financement viables pour la mise en place de nouvelles infrastructures et l'amélioration des infrastructures existantes resteront les têtes de chapitres des programmes de réglementation des gouvernements membres. Les autres mesures législatives envisagées dans les pays membres ont essentiellement pour objet la mise en place d'un marché des transports plus compétitif et libéralisé, la promotion de modes de transport plus respectueux de l'environnement (transport ferroviaire, transport combiné, navigation intérieure) et le développement de systèmes de transport intégrés. Dans tous ces domaines, de nouveaux règlements techniques, ainsi que de nouveaux instruments économiques et administratifs, continueront d'être étudiés et mis au point. Assurer une contribution croissante, régulière et durable du secteur privé au développement de l'infrastructure restera un objectif majeur.

Annexe**RÉSUMÉS DES COMMUNICATIONS DES PAYS****AUTRICHE**

1) Au cours de la période allant de janvier à octobre 2002, le trafic routier sur le réseau routier de catégorie 1 a progressé de 2,9 %, le transport de marchandises par route de 3,1 % et le transport par trains routiers de 4,1 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Le nombre de trajets en régime écopoint a augmenté de 7,3 % au cours des trois premiers trimestres de 2002. La tendance observée ces dernières années – progression modérée du trafic intérieur et croissance beaucoup plus forte du trafic routier international – s'est poursuivie. En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, le volume du fret transporté par les chemins de fer fédéraux autrichiens (OeBB) a progressé de 3 % au premier semestre de 2002. Le transport de marchandises par rail devrait poursuivre, et peut-être même accélérer, sa progression. Le transport de marchandises par navigation intérieure sur le Danube a progressé de 2,5 % au cours des trois premiers trimestres de 2002.

BÉLARUS

3) Les dernières années ont vu l'adoption d'une législation nationale biélorussienne dans le domaine des transports et son alignement sur les normes internationales. Les instruments juridiques suivants ont été adoptés: Code du transport aérien, Code de la marine marchande, Code de la navigation intérieure, loi sur le transport ferroviaire, loi sur le transport des marchandises dangereuses, loi sur le transport routier et les opérations de transport routier, Code de la circulation routière, nouvelle version de la loi sur les équipements routiers, nouvelle version de la loi sur les autoroutes. Le Service national de l'inspection des transports a été créé en 2002 pour suivre l'application de la législation sur la sécurité des transports et les normes environnementales. C'est également l'Inspection des transports qui délivre aux transitaires et aux entreprises de transport les licences autorisant les opérations de transport de voyageurs et de marchandises.

En 2001-2002, les projets suivants d'aménagements autoroutiers ont été lancés: reconstruction de la rocade de la région de Minsk, reconstruction des points de passage frontaliers entre le Bélarus et l'Ukraine, reconstruction de l'autoroute E 30 jusqu'à la frontière avec la Fédération de Russie et de la gare frontière de Kozlovichi, qui devait être achevée pour permettre d'effectuer les contrôles directement à la frontière. De plus, la construction du poste de contrôle et terminal Kozlovichi-2 a récemment démarré. La construction d'un nouveau pont sur le Bug à la frontière avec la Pologne devrait être achevée d'ici 2005. Suite à l'adhésion de plusieurs États à la Communauté européenne, il est indispensable d'améliorer l'équipement des postes frontière et de faciliter les procédures de contrôle à la frontière occidentale de la République du Bélarus. Dans le proche avenir, les frontières occidentales et septentrionales du Bélarus deviendront les frontières de l'Union européenne avec la Communauté d'États indépendants.

Le développement d'un réseau de lignes de transport internationales est une autre priorité. La mise en œuvre du Programme biélorussien de développement du transport ferroviaire et

routier devrait être achevée d'ici 2005. Le Bélarus a l'intention d'adhérer à l'Accord sur le Corridor de transport «Nord-Sud»; un accord mutuel sur cette question a été conclu avec la Fédération de Russie, l'Iran et l'Inde. L'un des principaux avantages de cet accord pour les parties contractantes est la réduction de la durée et du coût des opérations de transit ainsi que la facilitation et l'uniformisation des procédures administratives et douanières du transit international conformément aux normes et accords internationaux.

À la Conférence internationale sur l'amélioration du Corridor international de transport n° 5, tenue à Kiev en octobre 2002, la République du Bélarus a proposé de prolonger le Corridor paneuropéen n° 5 de Lvov jusqu'à Minsk. Ce projet ouvrirait aux entreprises de transport l'itinéraire le plus court en direction de la Hongrie, de la Slovaquie, de l'Autriche et d'autres pays de la région danubienne, ainsi que de l'Italie et des États baltes. De plus, le prolongement de ce corridor en direction de la Fédération de Russie et de la République du Bélarus créerait un pont terrestre pour les transports entre les principaux ports maritimes de la Baltique et de l'Adriatique. Les corridors de transport paneuropéens n°s 5, 2 et 9 pourraient être ainsi intégrés dans un réseau de transport commun.

CANADA

1) Le nombre de voyageurs transportés par rail a augmenté de près de 5 % et le nombre de kilomètres-voyageur d'environ 1,2 % en 2000. Le nombre de voyageurs utilisant les services réguliers d'autocars intervilles a également progressé en 2000. En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, CN et CPR ont tous deux annoncé des recettes-kilomètres en augmentation. Entre 1990 et 2000, le transport routier de marchandises par camion pour compte d'autrui, à destination et en provenance des États-Unis, a augmenté de 13,3 % en moyenne. En volume, la part du rail dans le trafic intérieur est ressortie à 45 %, celle du transport routier à 43 %, et celle du transport maritime à 12 %. En valeur, près des deux tiers du volume total du trafic entre le Canada et les États-Unis étaient imputables au transport routier en 2000 (près de 57 % des exportations et de 80 % des importations). En volume, le transport par conduite venait en tête, suivi du transport routier, ferroviaire et maritime pour les exportations à destinations des États-Unis. Pour les importations en provenance des États-Unis, le transport routier restait en tête, suivi du transport maritime et du rail.

2) Parmi les nombreux enjeux du développement des transports, Transport Canada met l'accent sur les aspects suivants: recherche d'un équilibre approprié entre les intérêts du public et ceux des usagers et des transporteurs; harmonisation des régimes de sécurité des entreprises de transport et de la réglementation applicable; compromis à trouver entre les fusions dans le secteur des transports et la réduction de la concurrence qui en résulte; mise en place d'un système de transport intégré qui assurera l'utilisation optimale de tous les modes de transport et recherche de moyens permettant de maximiser l'utilisation des capacités de transport existantes sous-utilisées; transports collectifs plus attractifs; services de transport abordables et accessibles dans les zones rurales et les zones reculées; promotion de l'utilisation de modes de transport à moindre taux d'émission de gaz à effet de serre; services de transport adaptés à une population âgée de plus en plus nombreuse ainsi qu'aux personnes handicapées; conception et mise en place de systèmes de transport intelligents, et formation d'un personnel hautement qualifié capable de s'adapter à l'évolution rapide de la technologie et aux nouvelles façons de travailler.

3) Les objectifs stratégiques de Transport Canada sont les suivants: assurer la mise en place et le fonctionnement d'un système de transport sûr et sécurisé de haut niveau, contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada et protéger l'environnement physique. Transport Canada accorde une importance particulière à l'élaboration d'une législation moderne et pertinente qui renforcera la sûreté, la sécurité, la compétitivité et la viabilité du système des transports. Parmi les instruments législatifs dont Transport Canada assure l'application figurent notamment: la loi canadienne sur les transports, la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la loi sur le transport automobile, la loi sur la sécurité des chemins de fer, la loi sur le transport des marchandises dangereuses, etc.

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

1) En 2001, par rapport à l'indicateur correspondant de 1995, le nombre de voyageurs transportés par chemin de fer était de 84 %. Depuis 2000, la tendance à l'accroissement progressif du nombre de voyageurs transportés par chemin de fer s'est inversée. En 2001, par rapport à 1995, le nombre de voyageurs acheminés par les systèmes de transport intégrés a quadruplé. Le volume des transports intérieurs par autocar a chuté de plus de 50 % depuis 1990. Par rapport à 1995, le nombre de voyageurs empruntant les transports collectifs urbains avait diminué de 2 % en 2001. Au cours de la période 1990-1997, le volume total du trafic marchandises a légèrement diminué (d'environ 5 %) mais la part du transport routier dans le total accuse une forte augmentation. Ses résultats ont été multipliés par environ 2,5 au détriment du transport ferroviaire où la baisse est de 50 %. Le transport par navigation intérieure a également enregistré une chute de ses résultats de près de 50 % pendant la même période. En 1998, les résultats du transport routier ont accusé une baisse d'environ 15 % par rapport à 1997. Une reprise s'est amorcée en 1999, à la suite surtout d'un accroissement du volume des transports internationaux. Cette tendance est restée inchangée jusqu'en 2000. Pour la première fois depuis 1990, le transport ferroviaire a amorcé une reprise en 2000. Malheureusement, il a de nouveau enregistré des résultats en baisse (3,5 %) en 2001 où le rail a acheminé 28 % du total des marchandises transportées. Fait très inquiétant du point de vue de l'environnement, 67 % du total des transports internationaux s'effectuent par route. Le transport combiné accuse une progression lente, mais régulière, ce qui est encourageant. Le transport ferroviaire de marchandises en conteneur progresse à un taux annuel moyen d'environ 1,1 %. En ce qui concerne le transport par navigation intérieure, les résultats étaient en baisse de près de 17 % en 2001 par rapport à 2000 (sa part du marché des transports n'est que de 1,02 %).

2) Une répartition modale défavorable, caractérisée par une forte croissance du transport routier, plus spécialement du transport routier de marchandises et du nombre de voitures particulières en circulation (dans les villes et les agglomérations), est le principal obstacle au développement des transports. L'aide à la mise en place de systèmes de transport respectueux de l'environnement, la réduction de la consommation de ressources non renouvelables, la lutte contre les émissions, la réduction des niveaux sonores et de l'emprise au sol ainsi que des risques de contamination des eaux et des sols restent les priorités de la politique des transports. Le volume total des émissions de gaz carbonique provenant de la circulation automobile continue d'augmenter. En 2001, les émissions de ce gaz avaient augmenté de 18 % par rapport à 1985. Cette augmentation était essentiellement due aux voitures particulières (44 %), le transport routier de marchandises (30 %) et les autres modes de transport (collectifs) jouant un rôle relativement modeste (avec une part combinée de 26 %). Un schéma analogue s'observe

pour les émissions d'oxyde de carbone, d'oxydes d'azote et d'oxydes de soufre, malgré une diminution en valeur absolue. En ce qui concerne les transports collectifs urbains, priorité est accordée aux systèmes de transport collectif de masse, à l'introduction de systèmes de transport intégré parallèlement au développement de moyens de transport respectueux de l'environnement, accompagné de mesures visant à réduire l'utilisation de la voiture particulière.

3) Les retards accumulés en ce qui concerne l'entretien des infrastructures et la lenteur de leur modernisation continuent de faire problème. En 2002, des inondations d'une ampleur considérable ont touché une grande partie du territoire de la République tchèque, y compris la capitale, Prague. En conséquence, près de 250 ponts routiers et 19 ponts ferroviaires, ainsi que 282 kilomètres de voie ferrée, ont été rénovés. Fin 2002, une grande partie des ouvrages endommagés avaient été réparés avec succès. D'autres travaux le long des principaux corridors de transport, sur les lignes ferroviaires en particulier, ont également été menés à bien. La plus grande partie des investissements réalisés dans l'infrastructure ferroviaire ont été consacrés à la construction et à la modernisation des lignes le long des corridors de transit I, II, IV et VI.B. En ce qui concerne les transports routiers, la construction progressive et l'entretien du réseau autoroutier ont été au centre de l'attention. Le réseau autoroutier de la République tchèque a désormais une longueur totale de 517 kilomètres. Deux nouveaux chantiers d'autoroute ont été lancés ou étaient en cours de réalisation en 2002. La baisse du nombre de tués (8,8 %) et de blessés graves (0,6 %) sur les routes est un signe encourageant. Malgré une amélioration modeste ces dernières années, l'attention continue de se porter sur la prévention des accidents et l'amélioration des équipements de sécurité des véhicules. On observe une tendance à l'accroissement du nombre d'accidents sur les passages à niveau protégés.

DANEMARK

1) Au Danemark, en 2001, le volume du trafic routier a diminué de 0,3 %. C'était la première fois depuis 20 ans qu'était enregistrée une baisse du trafic routier. La même année, le volume total du trafic routier a été de 70,5 millions de kilomètres-voyageurs. Également en 2001, le volume du trafic ferroviaire a été de 5,5 millions de kilomètres-voyageurs, en augmentation de 4 % par rapport à l'année précédente. Cependant, environ 54,5 % de ce volume étaient imputables au réseau ferroviaire urbain de Copenhague, où le premier tronçon du métro de Copenhague a été ouvert en octobre 2002. Le métro sera de nouveau prolongé en 2003 et 2007 où il reliera la ville à l'aéroport. En janvier 2003, le candidat retenu à la suite de la première mise en adjudication d'un service de transport de voyageurs par rail devait inaugurer l'exploitation sur 15 % du réseau ferré. Lorsque cette méthode sera bien rodée, des appels à la concurrence seront probablement lancés pour l'exploitation d'autres sections du réseau ferré.

3) En 2001, les investissements du Danemark dans les infrastructures de transport ont représenté plus de 1,5 milliard d'euros, soit un peu moins de 1,5 % du PIB. Environ 75 % de ce montant ont été consacrés aux équipements routiers (construction et maintenance), 15 % aux infrastructures ferroviaires et 10 % au métro de Copenhague.

ESTONIE

1) Les observations qui suivent reposent sur les données du premier semestre 2002. Le volume de marchandises transportées par rail a progressé de 6 % par rapport à la période

correspondante de 2001. Le volume des marchandises transportées par la route était en augmentation de 15 % et la part du trafic international était de 17 %. Au premier semestre de 2002, près de 70 % des voyageurs ont utilisé les services des entreprises estoniennes de transport routier (compte non tenu du transport urbain). Soixante-dix pour cent des voyageurs utilisant le transport routier étaient des voyageurs circulant en transport urbain.

2) Le principal obstacle au développement du transport routier est le niveau insuffisant des investissements et la faible proportion de routes modernes. Les équipements et installations techniques sont périmés. Au cours de la dernière décennie, une asymétrie est apparue entre le nombre de véhicules et le développement routier. Le parc de voitures particulières augmentant rapidement, la capacité des routes et des rues principales de Tallinn et d'autres grandes villes a été utilisée à plein. Des innovations sur le plan de la technologie et de l'organisation sont également nécessaires en ce qui concerne la gestion de la circulation, et plus particulièrement la sécurité. Le revêtement des routes s'est détérioré. La réparation des voies de circulation, retardée par l'insuffisance de moyens financiers ces dernières années, pose un problème aigu. Étant donné que les chemins de fer doivent absorber des flux internationaux de marchandises et un trafic de transit en augmentation rapide, des problèmes se posent en raison non seulement de la capacité limitée des voies et des gares frontières, mais à cause également du retard technologique de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant. Les problèmes d'environnement, de sécurité et de rapidité sont liés aux obstacles susmentionnés. Sur les voies de navigation intérieures, la modernisation et l'entretien sont également déficients. Le problème est ici l'accès limité aux infrastructures portuaires – goulets d'étranglement, infrastructures portuaires inadéquates en raison surtout de l'augmentation du trafic marchandises et du trafic voyageurs.

3) Dans le cadre de l'ISPA (Instrument structurel de préadhésion qui ne concerne que les secteurs de l'environnement et des transports), 120,6 kilomètres de routes le long de la Via Baltica et sur la route E-20 entre Tallinn et la frontière russe ont été achevés le 30 septembre 2002, ce qui améliore la qualité de la circulation et la sécurité des usagers grâce à la rénovation de la signalisation routière et des marquages, à la construction de nouvelles intersections et au réaménagement des intersections existantes. Il faut également mentionner le programme d'aménagement de la gare frontière sud-est, qui sera achevé en avril 2003. La loi sur la sécurité maritime, qui régit la sécurité maritime et la sûreté de la navigation sur les voies navigables intérieures pour les bateaux et les embarcations de plaisance sous pavillon estonien, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

ISRAËL

1) Par rapport à l'année précédente, le volume du trafic mesuré en kilomètres parcourus dans l'année, tous véhicules confondus, a augmenté de 3,2 % en 2001. Ce taux devrait rester inchangé en 2002 et 2003, et pourrait même diminuer légèrement, en raison de la récession économique et de la sérieuse situation de sécurité que connaît Israël. Le volume annuel du trafic voyageurs acheminé par rail a augmenté de 20 % en 2002 par rapport à 2001. En raison d'investissements massifs dans le transport ferroviaire – construction de lignes nouvelles et modernisation de lignes existantes, le nombre de clients du rail devrait augmenter de 15 % au cours des prochaines années. En 2002, le transport ferroviaire de marchandises a enregistré des résultats analogues à ceux de 2001. Une augmentation d'environ 5 % du trafic ferroviaire de marchandises est attendue pour les prochaines années.

3) La réforme destinée à faciliter les changements structurels et à encourager la concurrence dans le transport collectif par autocar a débuté en 2001. Elle repose sur l'attribution, par appel à la concurrence, de droits autorisant pour une période déterminée l'exploitation de services d'autocars sur des itinéraires routiers groupés. Avant la réforme, ce secteur du transport collectif était dominé par deux sociétés, qui couvraient ensemble plus de 90 % de la totalité du marché, ce qui se traduisait par un manque d'efficacité et un service médiocre. En 2001-2002, des appels d'offres ont été lancés pour 8 % des itinéraires routiers d'autocars relevant des deux principales sociétés, et les résultats ont été spectaculaires. Les tarifs des trajets en autocar ont baissé d'environ 30 %. De plus, l'efficacité a fortement progressé dans les grandes entreprises de transport routier de voyageurs, qui ont pu participer aux adjudications et maintenir leur présence sur le marché. Afin d'encourager l'utilisation des transports collectifs et de réduire l'utilisation de la voiture particulière, le Ministère des transports d'Israël a modifié sa politique en ce qui concerne le stationnement dans les grandes villes. Une forte densité de stationnement en zone résidentielle est autorisée, mais un taux plus faible dans les centres-villes. Ce plan va de pair avec des investissements massifs dans l'infrastructure du transport collectif et dans le métro léger dans les zones urbaines.

LETTONIE

1) Le volume du trafic ne s'est pas modifié en 2002. Le transport routier de marchandises est resté pratiquement au même niveau au cours des cinq dernières années. Il en va de même du transport de voyageurs. L'intensité du trafic, cependant, a continué d'augmenter en 2002 par rapport aux années précédentes. Dans l'ensemble, le trafic journalier annuel moyen a augmenté de 7 % par rapport à 2001. D'après les statistiques, la part des camions dans le volume total du trafic routier a atteint 25 %. L'administration lettonne de la circulation routière prévoit une augmentation du trafic de 2 à 4 % par an en moyenne d'ici 2015. Le trafic marchandises par rail est resté pratiquement inchangé au cours des trois dernières années. Plus de 70 % de tout le fret transporté correspondent à un trafic de transit portuaire. Le nombre de voyageurs transportés est resté stable au cours des trois dernières années. La plus grande partie du trafic marchandises est un trafic de transit. Près de 90 % des marchandises en transit étaient du fret en provenance des pays de la CEE à destination de l'ouest. Le volume total du fret traité par les ports lettons au cours des 10 premiers mois de 2002 a atteint 44 millions de tonnes (8,9 % de moins que l'année précédente). La gestion optimale de la politique des transports, l'accroissement de la sécurité et la lutte contre la pollution sont aujourd'hui les principaux enjeux de la politique des transports.

2) Le principal obstacle au développement du transport routier est la capacité insuffisante de l'infrastructure. À Riga et dans d'autres villes, l'infrastructure n'est pas en mesure d'absorber tout le trafic entrant en provenance des grands axes routiers, d'où l'encombrement des voies de circulation. L'entretien inadéquat des routes et les retards dans les travaux de rénovation, conséquences du manque de ressources financières, entraînent une dégradation des infrastructures routières et des services aux usagers. Des travaux de rénovation et de modernisation, ainsi que des améliorations de la sécurité, sont également nécessaires en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire. Des conditions de concurrence défavorables par rapport aux autres modes de transport entravent le développement du rail. Les montants inscrits au budget pour l'investissement dans les chemins de fer sont minimes par rapport aux crédits alloués aux transports routiers, ce qui a des effets négatifs sur la qualité de l'infrastructure ferroviaire et l'état du matériel roulant. L'un des graves obstacles au développement des services

par transrouliers et transbordeurs en Lettonie est l'encombrement à la frontière entre la Lettonie et la Fédération de Russie. Les contrôles frontaliers sont lents du côté russe de la frontière, et les camions doivent attendre de longues heures durant, de sorte que le corridor de transit reliant l'Europe à la Fédération de Russie via la Lettonie est un itinéraire très coûteux.

Le développement des ports et du transport ferroviaire est gravement handicapé par la politique ferroviaire des chemins de fer russes qui proposent pour les transports par rail à destination des ports russes des tarifs nettement plus bas que ceux qui s'appliquent aux transports en sens inverse – entre les ports russes et la Lettonie.

3) La Lettonie s'emploie actuellement à aligner sa législation nationale sur celle de l'Union européenne. En ce qui concerne les transports combinés, la Lituanie applique la directive de l'UE n° 92/106/EEC de décembre 1992 établissant des règles communes pour certains types de transports combinés. Des amendements à la loi sur les chemins de fer, qui prévoient notamment la délivrance de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires, ont été mis au point et soumis au Gouvernement afin d'améliorer la sécurité dans le transport ferroviaire. Les permis de sécurité seront délivrés par l'Inspection technique des chemins de fer, organisme soumis au contrôle du Ministère des transports de Lettonie. En 2002, d'importants travaux d'infrastructure ont été réalisés sur le réseau routier «E». Grâce à un financement de l'ISPA, source de cofinancement des projets routiers, plusieurs projets ont été réalisés sur la Via Baltica et le long du corridor Ouest-Est, en plus des projets financés par le fonds d'aménagement routier et, pour le transport ferroviaire, en plus du projet relatif au corridor Ouest-Est. Environ 5 millions d'euros ont été investis en 2002 dans des projets cofinancés par l'ISPA. Au total, les investissements dans l'infrastructure routière ont représenté 0,07 % du PIB en 2002. Le montant annuel des investissements de l'UE dans le secteur des transports de la Lettonie dans le cadre du programme ISPA s'est élevé à 23 millions d'euros. Afin d'augmenter les investissements d'infrastructure, le Parlement letton a proposé d'accroître la fraction du droit d'accise sur les carburants versée au fonds d'aménagement routier. D'après la législation en vigueur, 60 % des recettes provenant du droit d'accise sur les carburants sont alloués au fonds d'aménagement routier. Cette part serait portée à 85 % selon la nouvelle proposition.

LITUANIE

1) Par suite de la croissance du commerce extérieur, le trafic routier a régulièrement augmenté. Entre 1990 et 2002, cette croissance a été de 40 %. Cependant, en raison de la concentration des entreprises industrielles et commerciales, la croissance de l'intensité du trafic a été inégale. Les principaux flux de trafic sont concentrés sur les routes, en particulier le long des corridors de transport paneuropéens n° I, IX-B et IX-D. Entre 1997 et 2002, les flux de trafic le long de ces corridors ont augmenté de près de 50 % et les flux de trafic des véhicules lourds (plus de 2,5 tonnes) de 100 %. Ces corridors jouent aussi un rôle très important au niveau national. Sur certains tronçons, l'intensité du trafic journalier annuel moyen croît de 13 à 16 % par an. Après avoir baissé en 2001, le trafic total de marchandises devrait retrouver en 2002 le niveau qu'il avait en 2000 et connaître une croissance lente jusqu'en 2010. Après un recul au cours des trois dernières années, le trafic ferroviaire de marchandises devrait augmenter lentement jusqu'en 2010. Le transport routier de marchandises devrait conserver, voire accroître sa part du trafic total de marchandises. Le transport de marchandises tant par voie navigable intérieure que par mer s'est développé régulièrement au cours des trois dernières années et continuera à jouer un rôle important. Le nombre de voyageurs empruntant le réseau de transports

en commun baisse constamment, mais la tendance pourrait s'inverser vers 2010. La part des transports publics routiers dans le trafic voyageurs est nettement supérieure à 90 %. La part des secteurs des transports et des communications dans le PIB a été de 13,6 % au cours du premier semestre de 2002.

2) Les principaux obstacles à la poursuite du développement des transports ferroviaires sont les suivants: amortissement élevé de l'infrastructure ferroviaire; vieillissement du matériel roulant; insuffisance du réseau électrifié; manque d'efficacité de la structure organisationnelle des chemins de fer lituaniens (l'infrastructure et l'exploitation ne sont pas séparées, ce qui entrave le développement des relations de marché). Dans le transport routier, les principaux problèmes sont liés aux points suivants: âge moyen élevé du parc de véhicules (bus); manque de routes de contournement autour des grandes villes, rues inadaptées à un trafic intense; taux d'accident élevés et effets environnementaux négatifs. En outre, il n'y a pas d'appui, sur les plans législatif et administratif, au développement du transport multimodal. Le transport par voie navigable intérieure est par ailleurs très peu développé.

3) En 2002, une nouvelle version du Code de la route a été établie. Le programme national pour la sécurité routière 2002-2004 a aussi été élaboré et approuvé. La résolution n° 108 du Gouvernement sur l'application de la loi régissant le financement du programme d'entretien et de développement du réseau routier a par ailleurs été adoptée en 2002. En outre, le Ministre des transports et des communications a adopté des règlements concernant les encouragements à l'emploi de camions «verts», «plus verts et sûrs» et «sûrs selon la norme EURO III» et l'homologation des indicateurs obligatoires pour les fuel-oils selon les directives de l'Union européenne. Toutes les mesures qui ont été appliquées ont beaucoup amélioré l'efficacité, le trafic et la sécurité de l'environnement. Le projet d'ordonnance du Parlement sur la réforme du secteur ferroviaire et des chemins de fer lituaniens (JSC) a aussi été élaboré pour définir le rôle de l'État dans le financement de la rénovation de l'infrastructure et des projets de développement et déterminer la future structure du secteur, les fonctions de nouveaux sujets et les étapes de la réforme. En 2002, le projet Via Baltica a été achevé et le projet d'autoroutes lituaniennes a continué à progresser. Ce dernier concerne le développement des corridors de transport paneuropéens n^{os} IX et I et prévoit la reconstruction d'autres routes «E». Dans le secteur ferroviaire, grâce aux efforts communs des chemins de fer lituaniens, biélorussiens et ukrainiens, l'organisation du train de transport combiné «Viking» (Odessa-Klaipeda-Odessa) a été achevée. Les plus importants projets concernant l'infrastructure ferroviaire en 2002 ont porté sur la remise en état des biens d'équipement, la modernisation des équipements de signalisation et de télécommunication, la reconstruction de la station frontière de transmission de Kena et la reconstruction de la gare d'accès au port de Klaipeda. En 2002, 1,05 % du PIB a été affecté au financement de l'infrastructure et aux investissements dans le secteur des transports.

PAYS-BAS

1) Au cours des prochaines années, le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau fera de lourds investissements pour améliorer les flux de trafic dans le transport routier. L'objectif est d'accroître la capacité routière et de traiter la question des principaux goulets d'étranglement. À partir de 2004, la taxe sur les combustibles sera réduite. Au cours des prochaines années, des crédits seront alloués pour un certain nombre de projets d'élargissement de routes et de création de nouvelles liaisons routières. En outre, un certain nombre de voies

spéciales pour les heures de pointe seront construites. Dans le transport ferroviaire, le Gouvernement met actuellement l'accent sur le renforcement de la fiabilité et de la ponctualité. Au cours des quatre prochaines années, le Ministère consacrera 300 millions d'euros supplémentaires à des mesures visant à rattraper le retard dans la maintenance. Le remplacement de voies, de câbles aériens et d'éléments non fiables devrait permettre de réduire de 25 à 30 % en 2006 le nombre de pannes affectant l'infrastructure. En outre, le Ministère fera tout son possible pour aider les chemins de fer néerlandais à réduire le nombre des retards. La ponctualité était de 79,9 % en 2001 et sera portée à 87 % d'ici 2006. En 2010, 95 % des trains devraient arriver à l'heure. Avec les régions, le Gouvernement s'attachera à promouvoir le transport de marchandises par voies navigables et chemins de fer.

2) Un obstacle majeur au développement des transports aux Pays-Bas a été le rejet par le Parlement du projet de plan national pour le trafic et les transports (NVVP). Ce plan définit une nouvelle perspective pour le trafic, les transports et l'infrastructure correspondante aux Pays-Bas jusqu'à l'an 2020 et son rejet risque d'entraîner des retards dans divers domaines visés par les politiques, à savoir le trafic, la sécurité et la décentralisation. De nombreux projets pourraient être retardés pour des raisons de procédure. Le Ministère rédige actuellement un plan ajusté qui sera soumis au Parlement au printemps 2003.

3) *Efficacité* – Afin d'accroître la capacité des routes, des voies supplémentaires pour les heures de pointe seront construites au cours des prochaines années. D'autres mesures prévoient une amélioration et une utilisation plus efficace des infrastructures existantes, des améliorations dans la gestion du trafic et l'information relative au trafic et l'extension des restrictions de passage pour les véhicules lourds de transport de marchandises.

Sécurité – En 2001, le nombre de morts sur les routes a baissé de 8 % par rapport à 2000. Pour améliorer la sécurité dans les tunnels, le Gouvernement rédige actuellement une législation-cadre qui devrait entrer en vigueur en 2005. En coopération avec le Ministère de l'intérieur, le Ministère des transports a établi un plan pour améliorer la sécurité dans les transports publics qui devrait être appliqué à partir de 2003. Entre 2001 et 2003, 60 millions d'euros ont été mis à la disposition des provinces et des municipalités pour appliquer des mesures de renforcement de la sécurité de la circulation. Pour 2003, le Gouvernement réservera une somme de 4,6 millions d'euros pour l'installation de compteurs de vitesse dans les véhicules lourds de transport de marchandises. Une somme supplémentaire de 6,5 millions d'euros a été affectée à la sécurité du transport des écoliers. Le contrôle à distance de la vitesse des véhicules et l'ajustement intelligent de la vitesse contribueront aussi à ouvrir de nouvelles possibilités d'améliorer la sécurité dans le transport routier. Depuis le 1^{er} janvier 2003, tous les camions immatriculés aux Pays-Bas doivent être pourvus de rétroviseurs sans angle mort. Depuis le 30 mars 2002, il est interdit d'utiliser un téléphone tenu à la main en conduisant, sous peine d'une amende de 138 euros. Les règlements relatifs à la conduite sous l'empire de drogues ou de médicaments seront élargis et le niveau acceptable d'alcool dans le sang pour les nouveaux automobilistes et motocyclistes sera abaissé de 0,5 à 0,2 gramme par litre de sang.

Performances environnementales des transports – Les émissions de CO₂ augmenteront vraisemblablement, essentiellement à cause de l'accroissement du transport routier de marchandises. Les émissions de NO_x et de SO₂ devraient évoluer de manière plus favorable. Les améliorations techniques apportées aux moteurs et l'utilisation de catalyseurs à trois voies

entraîneront une nouvelle réduction de ces émissions. En collaboration avec un certain nombre d'entreprises, le Ministère des transports a récemment testé un nouvel écran d'isolation phonique et deux nouveaux types de revêtement de route. Le Ministère des transports a alloué 7,7 milliards de dollars à des projets visant à réduire les émissions de CO₂ dues au transport de marchandises. Les projets relatifs aux transports par voies navigables intérieures et aux transports maritimes sur de courtes distances et des initiatives prises dans le domaine du transport routier et ferroviaire de marchandises émanant de constructeurs de bateaux, de distributeurs et de fournisseurs, etc., bénéficieront de subventions pouvant aller jusqu'à 40 % du coût des investissements. Ces subventions s'appliquent non seulement aux modifications techniques des véhicules ou bateaux mais aussi aux améliorations logistiques, comme celles qui consistent à organiser plus habilement les routes de transport ou à passer du transport routier au transport par voie ferrée ou par voie d'eau.

NORVÈGE

1) L'accroissement du trafic routier pour la période octobre 2001-2002 est estimé à 3,2 %, soit plus que les années précédentes. L'accroissement a été le plus élevé pour les véhicules lourds et le trafic dans les zones à faible densité de population. Malgré l'absence d'informations comparables pour le transport ferroviaire, on peut indiquer que la part de ce dernier dans l'ensemble des transports (mesurée en tonnes-kilomètre ou en voyageurs-kilomètre) a baissé, atteignant 5 à 6 % en 2000. En chiffres absolus, les volumes du trafic ferroviaire ont quelque peu augmenté.

2) Par suite de la situation géographique, du climat et de la répartition de la population, les améliorations et l'entretien des moyens de transports et des infrastructures sont onéreux en Norvège. Aucun problème particulier n'a été rencontré dans le développement du secteur des transports en 2002. Le réseau ferroviaire est limité; le réseau routier est de qualité variable, tout particulièrement pour les véhicules lourds. Certains aéroports sont situés dans des zones à faible densité de population, mais ont une grande importance. Le problème des encombrements sur les routes se pose essentiellement dans quelques villes et sur certaines grandes routes, généralement de manière temporaire en raison des conditions météorologiques ou des vacances.

3) Les travaux ont été poursuivis sur la tarification routière et les expériences touchant les systèmes de partenariat secteur public/secteur privé. Ces expériences pourront conduire à utiliser davantage cette méthode pour organiser le financement et la construction des infrastructures de transport. La réorganisation de l'administration publique (transport routier, ferroviaire et aérien) a continué. On a, entre autres mesures, dissocié l'administration des routes et le développement des infrastructures, lequel a été confié à une entreprise publique compétitive. Sur le plan organisationnel, la taille des régions a été augmentée et il y a eu une certaine spécialisation. L'administration ferroviaire nationale est devenue en 2002 une société en commandite par actions contrôlée par l'État. L'intérêt de ces évolutions n'a pas encore été évalué. Il a été décidé d'accélérer le développement de la principale liaison routière internationale E6 entre Oslo et la frontière suédoise en construisant notamment un nouveau pont à la frontière. Les données sur les investissements dans les infrastructures par rapport au PIB n'étaient pas disponibles pour 2002. C'est dans le transport routier que les investissements ont été les plus importants. Ils ont été répartis entre l'État, les comtés et les communes. Ceci entraîne des difficultés pour obtenir des chiffres, ne serait-ce qu'approximatifs, sur les investissements.

POLOGNE

1) Au cours des deux dernières années, le trafic marchandises et voyageurs a légèrement diminué en volume. La caractéristique la plus notable en 2002 a été une diminution plus faible du transport pour compte d'autrui dans les chemins de fer que sur la route. Au cours des dix premiers mois de 2002, seuls le transport par conduite et le transport maritime ont connu une croissance tandis que le transport aérien est le seul secteur où il y a eu une légère augmentation du nombre de voyageurs par rapport à la même période de 2001. Deux scénarios prévisionnels différents montrent que la tendance à la progression de la part du transport routier, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, devrait se poursuivre au cours des dix à quinze prochaines années. Le volume du trafic devrait augmenter de 4 % en 2002 et l'accroissement du nombre de véhicules routiers entre 2000 et 2020 devrait être de 209 %. Si l'on compare le premier semestre de 2002 au premier semestre de 2001, on constate que le nombre d'accidents de la route n'a pas changé, tandis que le nombre de morts sur la route a diminué de 14 %.

2) Le principal obstacle au développement du secteur des transports est le manque de moyens pour investir dans les infrastructures tant routières que ferroviaires. Dans le transport routier, l'infrastructure ne convient pas aux lourdes charges des véhicules de marchandises (3 % seulement du réseau routier national polonais peuvent accueillir des camions ayant une charge par essieu de 11,5 kN). Le reste des 5 500 km de réseau doit être renforcé. Environ 28,5 % des routes nationales ont une chaussée adéquate, 37,5 % ont un revêtement inadéquat et 34 % sont en mauvais état. Les encombrements et les mauvaises conditions de circulation sont dus notamment au manque de roclades autour des villes et au nombre insuffisant de ponts. En outre, la plupart des routes nationales ne disposent ni de voies séparées pour les véhicules lents (bicyclettes, véhicules agricoles) ni de voies de séparation entre le trafic local et le trafic de transit, ce qui réduit encore la sécurité des usagers. Outre que les investissements sont insuffisants dans les infrastructures ferroviaires, le matériel roulant est vétuste et surexploité.

3) En 2002, le Gouvernement polonais, désireux d'accélérer la croissance économique et de lutter contre le chômage, a adopté une stratégie appelée «Entrepreneuriat-développement-emploi». Cette stratégie comprend le programme de développement des infrastructures et sa principale composante est un programme de construction d'autoroutes et de voies express. Le système actuel fondé essentiellement sur la notion de CET n'ayant pas produit des résultats satisfaisants, il a été décidé d'introduire le système de vignette à partir de 2003. Le principal organisme de financement sera le Fonds national pour les routes et autoroutes dont les principaux revenus viendront de la vente de vignettes, des ressources découlant des cessions de titres d'entreprises par le Trésor public, des prêts provenant d'institutions financières internationales et de prêts commerciaux. Une autre source importante de financement sera le programme ISPA de l'Union européenne, et, après adhésion, le Fonds de cohésion de l'Union européenne. Autre évolution, l'inspection du transport routier est devenue pleinement opérationnelle en octobre 2002 et les principales fonctions des inspecteurs seront de faire appliquer les règlements nationaux et internationaux concernant le transport routier et de veiller à la sécurité routière en contrôlant l'état technique des véhicules. En 2002, les investissements dans les infrastructures ont représenté environ 0,18 % du PIB de la Pologne. Si l'on inclut les subventions de l'Union européenne et les prêts des institutions financières internationales, le total a représenté près de 0,34 % du PIB. Au titre des dépenses pour les chemins de fer, il faut inclure les investissements qui ont porté essentiellement sur les tronçons appartenant aux corridors de transport

paneuropéens n^{os} II et III et la modernisation de tronçons et nœuds ferroviaires, l'élimination de goulets d'étranglement ainsi que le passage des frontières. Les investissements dans les infrastructures ferroviaires ont représenté une partie considérable de l'ensemble des investissements dans les infrastructures. Dans le secteur routier, les travaux ont été achevés sur une partie du corridor de transport paneuropéen n^o III et ont été poursuivis sur des tronçons des corridors de transport paneuropéens n^{os} II et VI.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

1) En 2002, le système de transport a fonctionné et s'est développé dans un contexte de décélération des taux de croissance, avec des facteurs de croissance économique extérieurs qui se sont substitués graduellement aux facteurs de croissance économique nationaux, des conditions qui sont devenues progressivement plus propices aux investissements et l'adoption de diverses mesures dans le cadre de la réforme fiscale. L'évolution positive observée les années précédentes dans le fonctionnement du système de transport s'est maintenue. Le volume du transport commercial de marchandises a augmenté de 2,5 %. Les modifications du volume de marchandises dans les divers modes de transport sont liées à des modifications de la structure du système de transport et aux caractéristiques spécifiques de la demande de services de transport. La croissance du transport routier a été de 2 %. Le développement du secteur des transports en Fédération de Russie en 2001-2002 avait pour objectif d'assurer la libre circulation des citoyens, d'améliorer la fourniture de services de transport dans les zones reculées du pays, de réduire les coûts unitaires et d'accélérer le transport, de rendre le secteur des transports plus efficace et plus attrayant pour les investisseurs, de coordonner l'amélioration des infrastructures de transport et de cibler l'appui aux modes de transport public importants qui ne sont pas entièrement soutenus par la capacité du marché. En 2001-2002, on a observé une augmentation de la demande de services de transport tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Ces tendances devraient se poursuivre cette année et à court terme. Le volume global de trafic voyageurs a baissé légèrement en 2001 par rapport à 2000. Une nouvelle petite réduction est prévue en 2002. La principale raison de cette évolution est la baisse du nombre de voyageurs empruntant les transports publics urbains par suite de l'augmentation de la part des «transporteurs commerciaux», ainsi que de la progression du nombre de voitures particulières. En outre, il y a eu un certain transfert de voyageurs des trains de banlieue vers les bus de banlieue et les voitures particulières. La structure du marché des transports de voyageurs change rapidement en Fédération de Russie avec la redistribution des voyageurs entre les nouveaux modes de transport. Les indicateurs globaux du transport de marchandises ont augmenté parallèlement à la croissance du produit intérieur brut et de la production industrielle. C'est dans le secteur des transports routiers que la croissance a été la plus élevée. La hausse la plus forte du volume de marchandises transportées s'est produite dans le secteur des voies navigables intérieures où le trafic international a fortement augmenté. Le volume de marchandises transportées par voie navigable vers l'extrême nord a augmenté de 8,7 % par rapport à 2000. Pour 2002, on prévoyait une baisse négligeable (1,8 %) du volume de marchandises transportées par voie navigable. L'analyse de la situation actuelle permet d'espérer que cette tendance se maintiendra à moyen terme.

2) On ne peut pas considérer que le processus de transformation du système de transport russe vers l'économie de marché est achevé. Dans le transport ferroviaire, où les activités économiques doivent être dissociées des fonctions de gestion assurées par l'État, la réforme n'en est encore qu'au stade initial, le processus de création de l'appareil législatif et judiciaire pour réguler

les activités de transport n'est pas achevé, des problèmes demeurent en raison de la situation financière difficile que connaissent les entreprises de transport, tout particulièrement dans le transport urbain de voyageurs, et la forte réduction des investissements enregistrée dans le secteur des transports dans les années 90 a entraîné une détérioration de l'infrastructure et des équipements dans tous les modes de transport.

Les principaux problèmes rencontrés dans le secteur des transports en général sont les suivants:

- Pendant une longue période (dans les années 90), le taux de renouvellement des infrastructures de transport a été insuffisant; la tendance à la détérioration et à l'obsolescence a continué en 2002;
- Les technologies de transport utilisées restent très nettement obsolètes et des retards sont enregistrés dans l'introduction des techniques informatiques;
- Le déséquilibre entre les capacités de production du système de transport et la structure du commerce extérieur, dû à la désintégration de l'URSS, n'a pas été totalement corrigé;
- Les avantages offerts par les liaisons de transport russes pour les marchandises de transit, notamment en conteneurs, le long des corridors de transport Europe-Asie, n'ont pas été pleinement exploités.

Les principaux problèmes rencontrés dans le transport routier s'expliquent par le fait que l'âge moyen du parc de véhicules est élevé et que la structure du parc ne correspond pas aux besoins du marché et est peu conforme aux normes environnementales. Dans le transport par voie navigable, les principaux problèmes sont dus à la vétusté et à l'usure du matériel de chargement et de déchargement dans les ports et à l'état insatisfaisant des dispositifs d'amarrage.

3) Le terminal pétrolier (première phase) au port maritime de Primorsk, le complexe de transbordement d'engrais au port de Saint-Pétersbourg et le terminal charbonnier (première phase) au port de Ust-Luga ont été mis en service. Un service de car-ferry a été lancé pour relier Saint-Pétersbourg et Kaliningrad à des ports allemands. La navigation a été totalement rétablie sur la rivière Oka. Les conditions de navigation sur la Severnaya Dvina et d'autres voies navigables ont été améliorées. Des systèmes de radionavigation et de télécommunication pour la gestion des transports ont été mis en service dans les villes de Volzhsky et de Volgograd. Au total, 1 253 km de route et 13 800 km de ponts et de passages surélevés ont été construits ou reconstruits. Un pont sur la Bureya, sur la route principale Chita-Khabarovsk, a été ouvert en tant qu'élément du corridor de transport Europe-Asie «TRANSSIB». Les travaux se poursuivent sur la rocade autour de Saint-Pétersbourg, une route de contournement de la ville de Sochi, etc. L'approche intégrée de l'ensemble de questions touchant le développement des transports est poursuivie dans le contexte du programme spécial de modernisation du système de transports russes (2002-2010) adopté par le Gouvernement le 5 décembre 2001. Ce programme a pour objectif de rendre le système de transport plus équilibré, plus efficace et plus sûr tout en tenant compte des intérêts vitaux du pays. Il couvre la période allant jusqu'à 2010 et sa mise en œuvre est prévue en deux étapes. Sa composante essentielle est le sous-programme relatif au

développement des corridors de transports internationaux, notamment les corridors Europe-Asie «TRANSSIB» et «NORD-SUD».

SUÈDE

1) La circulation routière a continué d'augmenter. Sur les routes nationales, la circulation de voitures privées a augmenté d'environ 3,6 % et celle des camions de 2,5 % (en véhicules-km) entre la période allant de novembre 2001 à novembre 2002 et la période de 12 mois précédente. Il semblerait que le trafic ferroviaire de voyageurs augmente assez rapidement.

Une augmentation de l'ordre de 3 à 6 % en voyageurs-km a été calculée pour 2001 et cette croissance a continué en 2002. Le transport ferroviaire de marchandises, exprimé en tonnes-km, est de 3,6 % plus faible pour les six premiers mois de 2002 que pour les six premiers mois de 2001. Les prévisions faites par l'Institut suédois d'analyse sur les transports et les communications (SIKA) font apparaître une poursuite de la croissance du trafic tant voyageurs que marchandises au cours des prochaines années (environ 25 % entre 1997 et 2010).

La croissance devrait concerner tous les modes de transport, mais devrait être plus rapide pour les voitures et les camions. Aucune prévision n'est faite à court terme, mais l'augmentation observée jusqu'ici a été plus rapide que ce que l'on aurait pu prévoir en partant de l'hypothèse d'une évolution linéaire entre 1997 et 2010.

2) Les problèmes rencontrés semblent très similaires à ceux des années précédentes. On peut notamment citer les suivants: les nombres de morts et de blessés graves sont toujours en baisse (ils ont diminué régulièrement et rapidement jusqu'en 1996, mais se sont stabilisés ou ont augmenté depuis); les émissions de dioxyde de carbone dues au trafic ont augmenté; la circulation autour des grandes villes et les encombrements dans celles-ci ont empiré, surtout à Stockholm; le nombre de retards dans les chemins de fer est en hausse, en partie à cause de la croissance du trafic.

3) La formation à la conduite de véhicules lourds dans des conditions de respect de l'environnement (en limitant la consommation de carburant) et les essais à grande échelle d'équipement intelligent de régulation de la vitesse sont des exemples de projets qui continuent à être considérés comme fructueux. Un autre exemple est l'introduction d'équipements qui empêchent la conduite en état d'ivresse de véhicules appartenant à des parcs commerciaux. L'administration nationale des routes gère tous ces projets. Parmi les autres exemples de bonnes pratiques en matière de sécurité routière, on peut mentionner le remplacement de glissières classiques de protection par des glissières avec câbles en acier jugées plus sûres et la transformation d'intersections en ronds-points pour ralentir la circulation et limiter la gravité des collisions. Sur les routes nationales, les investissements ont été axés sur les mesures visant à assurer la sécurité de la circulation, tout spécialement l'installation de glissières avec câbles en acier. Dans les chemins de fer, on a continué à construire de nouvelles voies entre Stockholm et Västerås (dans la partie centrale de la Suède) et entre Helsingborg et Malmö (dans la partie méridionale de la Suède) de manière à réduire les temps de parcours. Deux grands projets sont en cours: la construction de la ligne ferroviaire de Botnie entre Härnösand et Umeå dans la partie septentrionale de la Suède et la construction de l'Årstabridge dans le centre de Stockholm. Les investissements dans les infrastructures devraient augmenter en 2002 par rapport à 2001. Le total des investissements dans les infrastructures représente 0,7 % du PIB en 2001. L'état du trafic dans la région de Stockholm a largement été débattu au cours des dernières années.

Une commission gouvernementale spéciale a été établie pour suggérer des moyens de développer le système de transports dans cette région. La municipalité de Stockholm est parvenue à un accord politique pour faire un essai en vraie grandeur de tarification routière à Stockholm.

SUISSE

1) En 2001, la situation économique défavorable a entraîné une légère diminution du transport de marchandises par les CFF par rapport à 2000 (-2,48 % en tonnes et -2,3 % en tonnes-km). Le transport ferroviaire alpin a stagné en 2002. Compte tenu de la situation économique générale, ce résultat, qui pourrait être considéré comme un succès, est largement dû au transfert de marchandises de la route vers le rail après le tragique accident survenu dans le tunnel routier du Saint-Gothard en octobre 2001. Ce transfert s'est traduit par une augmentation du volume de transport combiné accompagné. Le transport par wagon complet n'a augmenté que de 5 %. Le transport routier transalpin, malgré l'accident du Saint-Gothard, a continué d'augmenter de 16 % (en tonnes). Cependant, le nombre de véhicules lourds de transport de marchandises transitant dans la zone transalpine n'a progressé que de 3 %. Ceci est dû essentiellement à l'entrée en vigueur de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui a forcé les transporteurs à charger au maximum leurs véhicules. Une tendance à la baisse était prévue en 2002 dans le transport de marchandises. Dans le domaine du transport combiné, une légère augmentation était attendue en 2002 par rapport à l'année précédente. Il y a eu une légère augmentation du transport combiné non accompagné dans la zone alpine et une augmentation du transport accompagné due à l'ouverture de la nouvelle route roulante Loetschberg-Simplon. Sur le réseau des CFF, le nombre de voyageurs a progressé de 6 % et le nombre de voyageurs-km de 4,1 %. Des résultats similaires ont été obtenus par d'autres entreprises de transport ferroviaire fournissant essentiellement des services à l'échelle régionale.

2) Le ralentissement relatif de la croissance du transport routier peut être imputé à l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et à l'augmentation du poids maximum admissible des véhicules de transport de marchandises (il est passé de 28 à 34 tonnes). L'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne est entré en vigueur en juin 2002. Il énonce les principes des politiques coordonnées de transport qui permettent à la Suisse de continuer à transférer du trafic de fret de la route vers le rail. L'élément central de l'accord est l'augmentation progressive du poids maximum admissible des véhicules de marchandises avec une hausse de la redevance par véhicules. Cet accord prévoyait aussi un système de contingentement pour la circulation en Suisse des véhicules routiers de transport de marchandises de 40 tonnes provenant de l'Union européenne, avant l'augmentation effective du poids maximum admissible des véhicules de transport de marchandises. L'un des principaux objectifs de la politique de transport de la Suisse est de stabiliser l'intensité du trafic marchandises transitant par les Alpes à son niveau de 2000 et les premiers résultats obtenus à la fin de 2002 montrent que cet objectif est réalisable.

3) Le trafic par le tunnel du Saint-Gothard a repris le 21 décembre 2001 avec des conditions de sécurité très strictes appliquées aux véhicules de marchandises, lesquelles conditions ont été levées en septembre 2002 après la mise en place d'installations de sécurité supplémentaires et le renforcement de la ventilation. Depuis, le trafic est ouvert aux véhicules de transport de

marchandises dans les deux directions et est géré par un système «d'alimentation» permettant d'assurer un flux de trafic marchandises acceptable dans des conditions de sécurité suffisantes. Le système s'est avéré efficace. Les ministres des pays alpins se sont réunis en novembre 2001 et ont examiné des mesures visant à améliorer la sécurité, les performances et les aspects environnementaux du trafic à travers les Alpes. Après cette réunion, un comité de pilotage «sécurité des transports et mobilité en zone alpine» a été créé pour rédiger une déclaration conjointe. Par la suite, les Ministres suisse et néerlandais des transports ont adopté en 2001 un mémorandum d'accord sur l'établissement d'un corridor pour la circulation des marchandises entre Rotterdam et Milan. Le principal objectif est de rendre plus efficace et plus rapide le trafic ferroviaire de marchandises sur l'axe nord-sud. L'Italie et l'Allemagne se sont jointes à ce projet en janvier 2003. En 2002, le montant total des investissements dans les infrastructures de transport, y compris les subventions pour financer les coûts d'exploitation du transport public régional, a atteint 1,7 % du PIB estimé pour 2002. Dans les transports publics, il y a eu une augmentation d'environ 8,4 % et dans le transport routier une diminution de 0,1 % par rapport à 2001. Le montant total des investissements pour les grands projets relatifs aux infrastructures ferroviaires (environ 1,5 milliard de francs suisses par an au cours de la période de 20 ans) s'est élevé en 2002 à 0,36 % du PIB.

TURQUIE

1) Le transport routier de marchandises en provenance et à destination de l'Europe a augmenté de 16 % au cours des 10 premiers mois de 2002. Les marchandises ont été essentiellement exportées vers l'Allemagne, l'Italie et la Roumanie. Les exportations vers la Fédération de Russie, les pays de la CEI et l'Asie ont progressé de 4 % durant la même période. La Fédération de Russie a été la première destination pour le transport routier, suivie par la Géorgie et l'Azerbaïdjan. La part du transport routier dans l'ensemble des transports de marchandises devrait rester stable ou même augmenter. Dans le transport ferroviaire, les principales évolutions ont concerné la modernisation des voitures de voyageurs utilisées entre les grandes villes par suite de l'augmentation notable de la demande de transport de voyageurs. La conteneurisation a rapidement progressé au cours des dernières années et devrait se poursuivre. Globalement, le transport combiné a aussi connu une croissance considérable.

2) Les procédures instituées par les autorités nationales des pays de transit et/ou de destination sont à l'origine des principaux problèmes rencontrés par les transporteurs routiers turcs. Il est particulièrement important d'en tenir compte parce que le commerce extérieur turc passe essentiellement par le transport routier, surtout pour les marchandises ayant la plus forte valeur unitaire. Les principaux problèmes rencontrés par les transporteurs sont le manque de permis, les longues durées d'attente aux frontières, l'absence de procédures harmonisées (notamment pour le contrôle, la pesée et la désinfection) et la modification constante des règles (en particulier dans les pays en transition), la fixation arbitraire des prix, la corruption, etc. En outre, les transporteurs routiers turcs doivent payer des taxes additionnelles très élevées pour le transit, font face à de fréquents vols et attaques contre des conducteurs et des camions et rencontrent des difficultés pour obtenir des visas pour les conducteurs professionnels. Les effets du transfert des marchandises de la route vers le rail et la navigation intérieure ont entraîné des coûts supplémentaires et des pertes importantes pour les entreprises turques. Dans le transport ferroviaire, les principaux obstacles au développement des transports peuvent être attribués à l'insuffisance de la maintenance, aux retards au passage des frontières, au manque de fonds pour

construire de nouvelles infrastructures et aux moyens insuffisants sur certains tronçons non électrifiés et sans signaux. Un projet de loi sur les chemins de fer a été rédigé et présenté au Ministère de transport. Les politiques générales appliquées par le passé en faveur du transport routier ont aussi quelque peu entravé les efforts visant à développer rapidement le transport ferroviaire.

3) Le Ministère des transports a achevé des études sur le plan-cadre des transports ferroviaire, routier, maritime, aérien et par conduite. Le plan-cadre prévoit diverses activités qui devraient conduire à évaluer et définir des politiques des transports à l'échelle macroéconomique. Autre évolution, l'Association des transporteurs internationaux de Turquie (UND) a lancé un projet de réseau de transport couvrant plusieurs bureaux de douane aux frontières et à l'intérieur du territoire. Ce réseau permettra aux autorités ainsi qu'à l'UND de suivre tous les mouvements dans tous les bureaux de douane turcs de manière fiable et rapide. L'UND a aussi proposé un projet de système de «suivi des camions». Des économies allant jusqu'à 60 % pour les coûts de communication et à 50 % pour les coûts d'assurance ont été réalisées grâce à la mise en œuvre du système. Dans le transport ferroviaire, en plus du projet de loi sur les chemins de fer, il faut mentionner l'intégration des wagons privés en coopération avec le secteur privé; un contrat pour la construction d'un métro passant sous le Bosphore; la réouverture de la gare frontière de Nusaybin. Le montant total des investissements dans les infrastructures ferroviaires a été d'environ 0,5 % du PIB en 2002. Dans le transport routier, les principaux investissements ont été dirigés vers la construction, l'entretien ou la remise en état d'autoroutes et d'autres tronçons de route «E». La loi turque sur l'environnement et le Règlement sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement, mis en application pour la première fois en 1993, ont été révisés en juin 2002.

UKRAINE

1) En 2002, le volume de marchandises transportées par chemins de fer a été de 384 millions de tonnes ou 189 milliards de tonnes-km. Le volume de marchandises en transit a été de 44,4 millions de tonnes. Le transport routier a aussi bien fonctionné, près de son niveau de 2001, avec 230 000 voyages vers l'Europe et l'Asie. Le parc de véhicules de transport de marchandises s'accroît et comprend maintenant 17 000 véhicules agréés pour le transport international.

2) Les principaux obstacles dans le transport ferroviaire concernent les opérations d'exportation, d'importation et de transport en transit aux points de passage des frontières. Tous les contrôles des marchandises effectués aux frontières font intervenir diverses autorités dont les activités font souvent double emploi. En attribuant les fonctions de contrôle aux frontières à un plus petit nombre d'autorités, on faciliterait et on accélérerait les procédures de dédouanement. Dans la navigation intérieure, le principal problème est lié au manque de capacité de transit sur le Danube à Novi Sad. Les autorités locales font payer les transporteurs pour ouvrir le pont flottant (0,3 euro par tonne enregistrée) et laisser passer les marchandises. À cause de cette pratique, le trafic sur le corridor de transport paneuropéen n° 7 a presque complètement cessé et les marchandises sont de plus en plus réacheminées vers la mer Adriatique. La Société de transport ukrainienne a souffert indirectement des sanctions imposées par l'ONU contre la République fédérale de Yougoslavie entre 1992 et 1995 et, plus directement, des opérations militaires lancées par l'OTAN en 1999 et elle continue à enregistrer des pertes. Le montant total des pertes directes s'élève à 28,2 millions de dollars et celui des pertes indirectes à 559,8 millions de dollars. Dans le transport routier, le principal problème est celui de la vétusté du parc de

véhicules. Ce parc se renouvelle lentement ou avec retard parce que les ressources manquent pour obtenir de nouveaux véhicules et qu'il faut payer des droits et taxes élevés pour les importer. D'autres obstacles au transport routier concernent le manque de financement des infrastructures routières, le fait que les textes législatifs sont dépassés et que l'on ne tient pas suffisamment compte des normes scientifiques et techniques avancées.

3) Le projet de développement des chemins de fer ukrainiens, visant à restructurer et moderniser les infrastructures ferroviaires le long du corridor de transport paneuropéen n° 3 (Lvov-Zmerinka-Kiev) est en cours d'exécution. Avec la BERD, les chemins de fer ukrainiens ont préparé la mise en œuvre du projet de service voyageurs à grande vitesse qui vise à renforcer la qualité des services, la sécurité et la rapidité et à réduire l'utilisation de voitures particulières. Afin d'améliorer les infrastructures des routes «E», l'administration nationale des routes a investi 30,7 millions d'euros pour la maintenance. Afin d'intégrer les routes ukrainiennes dans le réseau de transport européen, le programme pour le développement et le fonctionnement du réseau national en tant que composante des corridors de transports internationaux, adopté en 1998 par le Conseil des ministres, a été exécuté. Pendant la période considérée, 14,3 millions d'euros ont été investis dans la construction ou la reconstruction de routes le long des corridors de transports internationaux. Au cours de l'année dernière, un certain nombre de projets d'investissements liés à des accords de concession ont été présentés aux investisseurs nationaux et internationaux et un accord de concession a été signé pour la construction et l'exploitation d'une route dans la zone de Lvov sur le corridor de transport paneuropéen n° 3. Par ailleurs, un accord de financement a été conclu pour la remise en état du tronçon de route Tchop-Lvov (sur les corridors de transport paneuropéens n°s 3 et 5). Grâce aux ressources financières combinées de l'Union européenne, de la Pologne et du fonds de coopération transfrontière TACIS, les travaux de construction du pont routier sur la rivière Zapadni Bug, à la frontière entre la Pologne et l'Ukraine, ont pu être achevés.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

1) Le nombre de miles-véhicules parcourus (MVP) a continué d'augmenter au cours de la dernière décennie et l'année dernière. Aux États-Unis, le MVP national pour le mois de juin 2002 a été de 1,67 % plus élevé que pour le mois de juin 2001. Le trafic de camions devrait augmenter au cours des dix prochaines années à un taux annuel de 2 %. En 1999, les chemins de fer ont transporté 37 % du fret intervilles exprimé en tonnes-miles. Le nombre de tonnes-miles payantes au quatrième trimestre de 2001 a été de 2,8 % plus élevé qu'au quatrième trimestre de 2000. Le nombre de tonnes-miles devrait augmenter au cours des dix prochaines années, à un rythme annuel moyen de 1,5 % jusqu'en 2008. La part des voies navigables intérieures, à l'exclusion des Grands Lacs, et du transport le long des côtes dans le volume du transport intérieur de marchandises, exprimé en tonnes-miles, est de 11 %. La croissance du tonnage a été régulière avec un taux annuel d'environ 1 % au cours des dernières décennies; le taux de croissance devrait être de 0,8 à 1,6 % par an jusqu'en 2010. Le tonnage transporté sur le réseau de voies navigables intérieures pour le mois de juin 2002 a été de 5,5 % plus faible qu'au mois de juin 2001. Le tonnage des marchandises importées ou exportées qui ont été traitées dans les ports des États-Unis a été relativement stable au cours des dernières années, mais il a été en juin 2002 de 0,3 % plus faible qu'en juin 2001.

2) Les principaux obstacles au développement des transports sont notamment liés aux points suivants: dépendance de l'énergie provenant de l'étranger (le secteur des transports est fortement tributaire du pétrole et sa part dans l'utilisation de ce produit aux États-Unis a été des deux tiers en 2000); environnement; pollution par les véhicules; sécurité (la sécurité des infrastructures est devenue particulièrement importante); adoption de nouvelles technologies (par exemple: comptage aux accès, synchronisation des signaux et systèmes d'affichage assisté par ordinateur pour réduire les encombrements, améliorer l'efficacité et rendre la circulation plus sûre); mise au point et établissement à grande échelle de nouveaux systèmes de stockage de l'énergie (piles à combustible, batteries, véhicules hybrides, freinage récupération et volants d'inertie pour rendre le pays moins tributaire du pétrole d'origine étrangère et réduire fortement les émissions, etc.). Les États-Unis continuent d'investir dans les infrastructures routières et à améliorer leurs performances d'exploitation, mais la circulation autoroutière continue de se dégrader, essentiellement, surtout dans les zones urbaines, à cause des encombrements. À l'échelle nationale, le nombre de miles-véhicules parcourus (MVP) a augmenté de 80 % depuis 1980. Pendant la même période, le nombre total de titulaires du permis de conduire a augmenté de 31 %. Malgré ces deux augmentations considérables, le nombre de kilomètres de routes n'a connu qu'une croissance de 3,8 % pendant la même période. Au cours des vingt prochaines années divers facteurs sociodémographiques (et notamment la rapide croissance et le vieillissement de la population, les migrations rapides et l'urbanisation au sud et à l'ouest et l'augmentation du nombre d'utilisateurs non anglophones de la route) affecteront la sécurité et le fonctionnement des systèmes nationaux de routes et de transit. Les transports de matières dangereuses par camions sont de plus en plus fréquents, ce qui a des conséquences sur la sûreté du réseau routier et entraîne d'importants problèmes de sécurité. La rapide croissance en volume du fret ferroviaire, telle qu'elle a été observée au cours des dix dernières années et telle qu'elle est prévue pour l'avenir, tout particulièrement dans le transport intermodal et le transport par conteneurs, entraîne de plus en plus d'encombrements et de difficultés d'exploitation. Les compagnies privées de transport ferroviaire de marchandises devront envisager de nouveaux arrangements financiers afin d'obtenir les capitaux nécessaires pour améliorer leur capacité.

3) Dans la réglementation du transport routier, les mesures les plus notables sont les suivantes: planification à l'échelle des États et des métropoles; prescriptions minimales de formation pour les exploitants de véhicules à plusieurs remorques; sécurité des passages à niveau; révision des règlements sur les horaires de travail des conducteurs de camions et leur temps de repos et de travail et information sur la sécurité des pneumatiques. Dans le domaine de la sécurité des transports, on a adopté des mesures réglementaires et autres, touchant notamment la sécurité des marchandises transportées: incitation à l'adoption par le secteur privé de normes élevées pour la sécurité de la chaîne d'approvisionnement; identification et examen des conteneurs à haut risque et communication à l'avance, dans les plus brefs délais et par des moyens électroniques, d'informations aux services des douanes, aux services portuaires et aux services d'expédition; application de normes communes pour la présentation par voie électronique de déclarations en douane et lancement d'initiatives «Frontière efficace» avec le Mexique et le Canada. Les autorités douanières des États-Unis, dans le cadre de leur initiative pour la sécurité des conteneurs, ont établi des partenariats avec les principaux ports pour instituer un tri préalable des conteneurs et une analyse des risques qu'ils présentent, compte tenu des informations reçues au préalable. En 1999, les dépenses effectuées sur fonds propres au niveau fédéral, au niveau des États et au niveau local, exprimées en pourcentage du PIB, ont été

ventilées comme suit: 0,234 % pour le transport aérien, 1,027 % pour le transport routier, 0,006 % pour le transport ferroviaire, 0,083 % pour le transport par voies navigables intérieures et 0,312 % pour le transport de transit. Le Ministère des transports rédige actuellement une législation qui déterminera le futur financement fédéral des transports pour continuer à encourager les systèmes de transport les plus sûrs et les plus efficaces: incitations à l'amélioration des performances, renforcement et rationalisation des programmes, amélioration de l'exécution des projets, accent mis sur les performances des systèmes de transport et renforcement de l'obligation de rendre des comptes au titre des programmes. Parmi les autres thèmes que l'on peut mentionner figurent la connectivité intermodale pour le transport de voyageurs et de marchandises et l'adoption de technologies de pointe pour obtenir une plus forte productivité avec les infrastructures existantes et réduire la nécessité de réaliser de nouveaux investissements orientés vers les capacités. Le Ministre des transports a fixé pour objectif le déploiement d'ici 2006 des infrastructures du système intégré de transport intelligent dans 75 des plus grandes agglomérations.

BANQUE MONDIALE

De nombreux pays de la région Europe et Asie centrale¹ se sont lancés dans des réformes structurelles du secteur des transports. Cependant, leur progression vers un cadre législatif et réglementaire approprié a été très inégale. Le secteur privé, tant étranger qu'intérieur, manifeste un vif intérêt pour une participation à certains projets du sous-secteur infrastructures, mais les exploitants privés sont peu enclins à prendre les risques associés et la volonté qu'ont les gouvernements de s'entendre avec le secteur privé varie fortement selon les pays. Les pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne ont été parmi les plus rapides à effectuer des réformes. Dans tous les pays de la région Europe et Asie centrale, il est essentiel de veiller à ce que le transport contribue pleinement à la croissance économique et il faut à cette fin, compte tenu de la médiocrité de l'état des réseaux dans la plupart des pays, que les gouvernements remédient plus rapidement aux retards dans la maintenance et rendent plus durable l'amélioration des infrastructures de transport.

Les principales questions à traiter dans le secteur des transports sont les suivantes: i) concurrence; ii) amélioration et respect plus strict des réglementations; iii) services de transport essentiels pour les pauvres et les autres groupes défavorisés; iv) suppression de postes; v) décentralisation de la gestion des réseaux de transport et supervision adéquate des opérations de transport; vi) planification des investissements dans les transports et pratiques d'acquisition; vii) évolutions dues à la mondialisation et à l'évolution des schémas de fabrication et nouvelles possibilités commerciales liées à la télématique, ce qui nécessite une révision des politiques nationales des transports; viii) développement de réseaux de transport respectueux de l'environnement; ix) accès aux services des personnes à mobilité réduite.

¹ Les 28 pays suivants font partie de la région Europe et Asie centrale de la Banque mondiale: Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Estonie, ex-République yougoslave de macédoine, Fédération de Russie, Géorgie, Hongrie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, République fédérale de Yougoslavie, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Tadjikistan, Turquie, Turkménistan et Ukraine.

Dans divers modes de transport, on fait face à des difficultés spécifiques additionnelles. Échanges commerciaux et transports internationaux – i) échanges commerciaux agressifs et facilitation des transports; ii) coopération entre les divers organismes aux frontières (services des douanes, police des frontières, organismes de contrôle vétérinaire et phytosanitaire), les autorités responsables des transports et les fournisseurs de services tant à l'intérieur des pays qu'entre les pays et avec les pays situés le long des mêmes corridors de transport afin de réduire les temps d'attente aux frontières et de générer des économies essentielles et la croissance des échanges commerciaux et du transit dans le respect de la légalité; iii) réforme des services des douanes pour réduire encore les coûts des transports internationaux.

Chemins de fer – i) plusieurs pays de la CEI doivent encore s'engager dans des réformes de base (séparation entre définition des politiques, rôles réglementaires et fonctions des entreprises) déjà engagées dans des pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne; ii) dégroupage des opérations par branche d'activité et instauration de systèmes modernes et transparents de comptabilisation des coûts et d'information; iii) fermeture des lignes non rentables et réductions des effectifs à grande échelle; iv) nécessité pour de nombreuses compagnies de chemins de fer de céder des services fondamentaux qu'elles possèdent encore; v) redéfinition des rôles des pouvoirs publics, progression dans la décentralisation fiscale et amélioration des capacités des pouvoirs publics à l'échelle régionale et municipale et établissement de règles pour une concurrence loyale; vi) renouvellement du matériel roulant, remise en état des voies et modernisation en matière de signalisation et de sécurité; vii) libéralisation des tarifs pour le fret et offre de droits d'accès aux voies sur une base non discriminatoire, pour des montants raisonnables, transparents et réalistes.

Routes et transports routiers – i) transformation des organismes d'administration des routes en organismes commerciaux uniquement chargés de la gestion des routes; ii) formulation et mise en œuvre de programmes nationaux complets pour la sécurité de la circulation; iii) modernisation des systèmes de financement des routes en s'appuyant sur la tarification des usagers de la route, tout spécialement pour financer l'entretien des routes; iv) amélioration des liaisons entre le réseau national et le réseau international (en tenant dûment compte des réseaux transeuropéens, des corridors de transport paneuropéens et Europe-Asie, ainsi que des zones économiques); v) renforcement immédiat de la résistance du réseau routier, y compris les ponts, pour accueillir des véhicules plus gros ayant une charge supérieure par essieu et faire ainsi face à la croissance rapide du transport routier de marchandises; vi) amélioration importante de la qualité et redéfinition de la gestion des routes rurales; vii) reclassification du réseau routier pour mieux tenir compte des régimes de propriété et de l'obligation de présenter des comptes au niveau des pouvoirs publics centraux, régionaux et locaux; viii) formation professionnelle et formation à la gestion du personnel participant aux opérations de transport routier.

Voies de navigation intérieure et ports – i) instauration d'une gestion commerciale des ports; ii) séparation entre autorité portuaire et opérations commerciales; iii) protection de l'environnement et mise en œuvre de contrôles techniques et de règles sur l'immatriculation des bateaux et, à défaut, instauration de mesures dans ce domaine; iv) meilleure utilisation des voies navigables intérieures.

Au 30 juin 2002, la Banque mondiale avait un certain nombre de projets relatifs aux infrastructures de transport en cours d'exécution. Ces projets couvraient presque tous les modes

de transport et comprenaient aussi dans certains pays un renforcement des ministères des transports et de leurs capacités administratives, des améliorations dans les pratiques de gestion de l'ensemble du secteur ou de tel ou tel mode de transport, etc. Des projets étaient en cours d'exécution dans les pays suivants: Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, Roumanie et Turquie. Il convient aussi de mentionner le programme régional pour la facilitation des échanges commerciaux et des transports dans l'Europe du Sud-Est qui vise à renforcer et moderniser l'administration douanière et les autres organismes de contrôle aux frontières dans la région. Fondé sur sept projets (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, République fédérale de Yougoslavie et Roumanie), cet effort de collaboration entre les pouvoirs publics, l'IDA, l'Union européenne et divers gouvernements vise à réduire les coûts non tarifaires des échanges commerciaux et des transports et à réduire la contrebande et la corruption au passage des frontières. Pour les exercices budgétaires 2002 à 2004, les prêts accordés par la Banque mondiale pour les transports dans la région de l'Europe et de l'Asie centrale s'élèveront à environ 726 millions de dollars des États-Unis. Ces prêts visent à financer des projets concernant les infrastructures de transport (entretien des routes, facilitation des transports, etc.) dans les pays suivants: Albanie, Arménie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, République de Moldova, République fédérale de Yougoslavie, Pologne et Turquie.
