



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2007/7/Add.2
4 juillet 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

Vingtième session
Genève, 13-14 septembre 2007
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Additif

Communication du Gouvernement lituanien

I. POLITIQUE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

A. Faits nouveaux concernant les objectifs de votre gouvernement intéressant l'ensemble des transports intérieurs et tel ou tel secteur particulier (route, rail, voies navigables, transports urbains, etc.) ainsi que les objectifs externes (aménagement du territoire, développement régional, etc.), dans la mesure où ils sont liés aux transports

1. En 2005, le Gouvernement de la République de Lituanie a approuvé une stratégie de développement à long terme du système de transport lituanien (jusqu'en 2005). On trouve dans cette Stratégie une analyse des perspectives de développement à long terme des différents modes de transport et de la création de centres de logistique publics («plates-formes logistiques»). L'accent y est également mis sur l'importance que revêt l'intermodalité pour le développement des infrastructures de transport lituaniennes. On trouve également dans cette Stratégie, aux côtés de mesures de politique générale, des mesures visant à développer tel ou tel mode de transport pendant une période donnée: de 2007 à 2013 puis jusqu'en 2025.

2. Deux grandes priorités sont définies dans la Stratégie: la mise en place d'un axe de transport nord-sud et l'amélioration de l'axe est-ouest.

3. La première priorité consiste à mettre en place et à développer un réseau moderne de transport multimodal transeuropéen le long de l'axe nord-sud (Tallinn–Riga–Kaunas–Varsovie) assurant la liaison entre les États baltes et la Pologne, ce qui permettrait de satisfaire les besoins croissants des États membres de l'Union européenne dans les domaines du commerce et des services. La tâche prioritaire consiste à créer les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité avec le réseau ferré de l'Union européenne dans le cadre du projet «Rail Baltica» (projet prioritaire RTE-T n° 27). Il faut également poursuivre la modernisation de l'autoroute «Via Baltica».

4. La seconde priorité englobe les activités visant à mettre en place des infrastructures de transport intégrées et équilibrées le long de l'axe est-ouest (Moscou–Minsk–Vilnius–Klaipeda). La modernisation des infrastructures de cet axe, où le trafic international est déjà intense, est jugée nécessaire pour améliorer l'efficacité du réseau de transport de la région de la mer Baltique en développement rapide. Cette modernisation contribuera au développement des transports non seulement à l'intérieur du marché de l'Union européenne mais aussi entre l'Europe et l'Asie.

5. Ces deux priorités sont en parfaite harmonie avec les projets figurant dans le rapport du Groupe de haut niveau (placé sous la direction de l'ex-Commissaire aux transports L. de Palacio) sur l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) vers les régions et les pays voisins. Ce rapport, publié en décembre 2005, mentionne deux axes transnationaux qui revêtent une grande importance pour la Lituanie et l'ensemble de la région de la mer Baltique:

a) L'axe septentrional qui relie le nord de l'Union européenne, d'une part, à la Norvège et, d'autre part, au Bélarus et à la Russie et au-delà.

b) Les autoroutes de la mer qui relient les régions de la mer Baltique, de la mer de Barents, de l'océan Atlantique, de la mer Méditerranée, de la mer Noire, et de la mer Caspienne.

B. Faits nouveaux en matière d'organisation concernant les mesures prises pour atteindre les objectifs de politique des transports, par exemple, les dispositions relatives à la structure, au fonctionnement et à la compétence de l'administration responsable des politiques de transport et les rapports de cette administration avec les autres administrations (nationales, régionales, locales) et avec les entreprises de transport

6. Le Ministère des transports et des communications de la République de Lituanie est habilité par les lois à assumer des fonctions administratives dans les domaines des transports (par air, par eau, par chemin de fer et par route), et des communications postales et électroniques et à mettre en œuvre la politique de l'État dans ces domaines. Les activités menées par le Ministère doivent être conformes, d'une part, aux plans d'action stratégiques approuvés et rendus publics par le Gouvernement de la République de Lituanie et, d'autre part, au programme du Gouvernement, lequel doit être approuvé par le Parlement (Seimas) et respecter la stratégie de développement à long terme de l'État.

7. Les administrations centrales et les directions générales des ponts et chaussées, des chemins de fer, de l'aviation civile et du transport fluvial et maritime relèvent du Ministère des transports et des communications. Celui-ci gère également quelques entreprises d'État et entreprises publiques qui sont soumises à son pouvoir réglementaire. Parmi les faits nouveaux intervenus concernant les principales entreprises de transport, il convient de signaler la

privatisation, en 2006, de la Société nationale lituanienne de transport aérien, sous l'appellation JSC «flyLAL – Lithuanian Airlines» (nom commercial: flyLAL). La totalité des actions de la compagnie sont détenues par le consortium flyLAL, propriété de diverses sociétés lituaniennes.

8. La société de chemins de fer «Chemins de fer lituaniens JSC» est détenue à 100 % par l'État. Dans le cadre de la restructuration dont elle a fait l'objet récemment, ses organes de direction ont été réorganisés et trois nouvelles directions ont été créées: Direction du transport de voyageurs, Direction du transport de marchandises et Direction des infrastructures ferroviaires.

9. Au printemps 2007, a été créé le Programme lituanien des techniques de transport intermodal, qui prend en compte les intérêts des acteurs des secteurs des transports (par chemin de fer, par route, par voie navigable intérieure, par mer et par air), de la logistique (et d'autres domaines économiques), des milieux d'affaires et des milieux scientifiques, en vue de mettre en place un système national de transport. Ce programme contribuera à la mise en œuvre de projets présentant d'importants avantages pour les acteurs économiques innovants en matière de technologie et de gestion, qui travaillent dans le domaine du transport et de la logistique.

C. Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour accroître la sécurité des usagers, du personnel et des tiers et pour atténuer les atteintes à l'environnement portées par les différents modes de transport intérieur

10. L'amélioration de la sécurité dans les transports est considérée comme l'une des principales priorités de la politique lituanienne des transports. L'augmentation du nombre d'accidents de la route va de pair avec l'augmentation du nombre de véhicules et de la densité de la circulation. Les taux d'accidents enregistrés en Lituanie sont parmi les plus élevés de l'Union européenne. Aussi la Lituanie s'emploie-t-elle activement à améliorer la sécurité routière. Les infrastructures routières régionales feront l'objet d'investissements visant à mettre en œuvre une politique d'amélioration de la sécurité routière et à réduire les incidences négatives du trafic routier sur l'environnement. C'est pourquoi les carrefours situés à l'entrée des agglomérations seront transformés en ronds-points, des carrefours seront équipés de feux tricolores, des carrefours à plusieurs niveaux seront construits, les passages à niveau seront remplacés par des ouvrages de franchissement, des sections de routes seront éclairées, des systèmes de transport intelligent et des systèmes d'information seront mis en place sur les routes où la circulation est très dense. Les véhicules feront l'objet de contrôles techniques plus efficaces et les autres mesures visant à améliorer la sécurité routière seront renforcées.

11. En 2005, le Gouvernement a approuvé le Programme national de sécurité routière, qui a pour objet de créer les conditions propices à une amélioration de la sécurité routière sur le long terme grâce à des mesures visant à réduire les taux d'accidents et à atteindre l'objectif fixé par l'Union européenne, à savoir diviser par 2, d'ici à 2010, le nombre des victimes d'accidents de la route.

12. En matière de sécurité routière, la Lituanie s'est fixé comme objectif de réduire le nombre de morts de 25 % et le nombre de blessés de 10 % d'ici à 2008 (de 20 % d'ici à 2010).

13. Le Programme porte aussi sur l'amélioration de la formation et du contrôle des connaissances des conducteurs, sur la sécurité des piétons et des cyclistes, sur la culture en matière de circulation, sur l'éducation des différents usagers de la route, sur la réglementation

de la circulation et sur les services d'aide médicale et de secours. S'agissant des infrastructures routières, il faut, d'une part, éliminer les causes des accidents qui surviennent, à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations, sur les tronçons de routes où les taux d'accidents sont les plus élevés et, d'autre part, mettre en place un système d'inspection de la sécurité routière. S'agissant de l'amélioration de la sécurité des véhicules, la visibilité des poids lourds la nuit doit être améliorée de même que l'efficacité du contrôle technique des véhicules.

D. Mesures ou dispositions prises par les pouvoirs publics pour encourager une utilisation rationnelle de la capacité de transport existante (visant, par exemple, à une meilleure répartition du trafic entre les différents modes de transport ou entre le transport collectif et le transport individuel), y compris les mesures prises pour encourager l'utilisation des transports publics et limiter celle des véhicules individuels à moteur dans les zones urbaines

14. En 2006, plus de 1,95 million de véhicules routiers étaient immatriculés en Lituanie, soit 2,4 fois plus qu'en 1990. Pendant la même période, la densité du trafic a augmenté de 120 % en moyenne. La planéité des routes a été améliorée pendant plusieurs années mais, aujourd'hui, on n'enregistre plus aucune amélioration malgré les investissements dont font l'objet les routes internationales, ce qui suscite de graves préoccupations. La cause de cette situation est évidente: de 1993 à 2005, la densité du trafic international de marchandises a été multipliée par 3,4 et l'impact négatif de cette augmentation sur le revêtement des chaussées par six.

15. On enregistre déjà, sur certains tronçons des routes principales, une densité du trafic supérieure à 25 000 véhicules par jour. Les véhicules roulent plus vite, la structure de la circulation a changé et on a enregistré une augmentation à la fois du poids des véhicules et de la charge sur l'essieu. Le revêtement des routes principales et des routes secondaires ne supporte pas une telle augmentation. L'accroissement considérable du nombre de véhicules provoque des bouchons à la fois dans les villes et sur les voies d'accès à ces dernières.

16. D'après les prévisions, le volume des marchandises transportées par route devrait augmenter de 50 à 60 % entre 2004 et 2013. Le transport de voyageurs par route devrait connaître une évolution similaire. On prévoit que la densité du trafic augmentera de plus de 40 % entre 2005 et 2013. Il est par conséquent évident qu'il faut encourager l'utilisation des transports publics. À cette fin, il est prévu de prendre diverses mesures, notamment les mesures suivantes: renouvellement de la flotte des autobus et des trolleybus publics ainsi que des voitures pour le transport de voyageurs par chemin de fer. Les mesures visant à encourager les activités de transport multimodal et intermodal ainsi que les modes de transport respectueux de l'environnement devraient occuper une place essentielle dans la Stratégie de développement à long terme (jusqu'en 2025) du système de transport lituanien en vue de réduire les conséquences négatives du transport routier.

E. Mesures visant à encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports

17. Le Ministère des transports et des communications a entrepris l'élaboration d'une stratégie d'utilisation efficace de l'énergie dans le secteur des transports, qui devrait être achevée au début de 2008 et qui devrait recommander une utilisation rationnelle de l'énergie dans ce secteur. À cette fin, elle devrait prévoir des mesures visant à créer un système de transport respectueux de

l'environnement, à privilégier les modes de transport dont l'impact sur l'environnement est moindre, à accroître l'efficacité énergétique du secteur des transports routiers, à utiliser des carburants de remplacement et moins polluants et à réduire la pollution de l'environnement.

18. Au niveau national, le Programme national d'utilisation efficace de l'énergie (établi en 2006), qui traite également de l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports, devrait également jouer un rôle important.

II. ASPECTS ÉCONOMIQUES, TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS

A. Principaux progrès techniques concernant les infrastructures existantes, le matériel de transport, l'écoulement du trafic, etc., et notamment mesures prises pour assurer l'écoulement du trafic dans les zones urbaines

19. L'augmentation de la densité du trafic et de la demande de transport nécessite un développement et une modernisation plus rapides des infrastructures de transport et, partant, des investissements plus importants. Dans le cadre de la mise en place d'un système de transport moderne satisfaisant aux normes et aux critères de l'Union européenne, il faut avant tout remettre en état et moderniser les éléments des infrastructures de transports qui font partie intégrante du réseau RTE-T. En outre, le réseau de transport lituanien est une composante importante du réseau de transport de la région de la mer Baltique, qui se développe rapidement et qui est appelé à jouer un rôle important dans la formation et le développement des flux de transport Europe-Asie. Une autre priorité tout aussi importante consiste à améliorer les infrastructures de transport routières, ferroviaires, fluviales, maritimes multimodales d'importance nationale et régionale afin de mieux répondre aux besoins croissants de mobilité de la société, d'encourager le développement des affaires et du tourisme et d'accroître la compétitivité de l'économie.

B. Mesures visant à accroître la rentabilité et la productivité des opérations de transport

20. Les éléments du réseau de transport d'importance nationale et locale qui permettent l'accès aux marchés et l'établissement de relations économiques entre les régions doivent être constamment développés parallèlement aux modifications de l'économie nationale. Les routes qui supportent une circulation sans cesse plus dense et dont le revêtement ne protège plus la structure sous-jacente des charges et des agents atmosphériques sont dans un piètre état. Les réseaux routiers régionaux et locaux de Lituanie se composent en grande partie de routes recouvertes de gravillons ou d'une couche d'asphalte très dégradée. Investir dans l'infrastructure routière régionale permettrait de mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la sécurité routière et de réduire l'impact négatif du transport routier sur l'environnement. La construction d'infrastructures techniques au service de la sécurité routière ferait baisser le nombre d'accidents et de victimes et diminuerait les préjudices subis par l'économie du pays et la population. Le goudronnage des routes gravillonnées et la remise en état de tronçons du réseau routier régional permettraient d'améliorer les communications avec les régions périphériques et créeraient des conditions plus propices aux investissements, à la coopération entre les entreprises et à la mobilité de la main-d'œuvre.

21. Étant donné l'accroissement des volumes transportés, il faut améliorer les conditions de fonctionnement du réseau ferroviaire national, accroître la capacité des lignes ferroviaires de raccordement, ce qui améliorera la sécurité du trafic; il faut par conséquent moderniser les lignes régionales et améliorer les services de transport et la qualité du service, ce qui permettra d'accroître la part du rail dans le total des volumes transportés au niveau national. Pour attirer davantage de touristes en Lituanie, promouvoir le tourisme rural et le développement de l'agriculture et de la pêche, il faut développer et moderniser les infrastructures de loisirs et de transport touristique et promouvoir le tourisme balnéaire et la navigation de plaisance en développant les infrastructures portuaires et les voies de navigation intérieure et en les rendant plus sûres.

C. Progrès réalisés dans l'intégration des services des différents modes de transport des voyageurs et des marchandises (trains-autos, conteneurisation, palettisation, ferroutage) et tendant à rendre plus efficaces les opérations de transfert (correspondances, liaisons avec les aéroports, enlèvement, manutention et distribution des marchandises dans les ports et autres grands centres)

22. La mise en place de la ligne «Viking» est le plus grand succès enregistré dans le domaine du transport intermodal. Fruit d'une coopération internationale, le train-navette de transport combiné «Viking» a commencé, en 2003, à assurer la liaison, via Minsk, entre le port maritime de Klaipeda en Lituanie et les ports d'Odessa et d'Iljichovsk en Ukraine. Un réseau de lignes de navigation assure, à partir de Klaipeda et d'Odessa/Iljichovsk, les liaisons avec les pays de la région de la mer Noire, l'Europe occidentale et la Scandinavie. La durée du transport (cinquante heures seulement) et les tarifs sont très compétitifs par rapport au transport routier. Le train «Viking» transporte des conteneurs universels (de 20 et de 40 pieds et sur demande aussi de 45 pieds), des citernes et des conteneurs réfrigérés ainsi que des camions semi-remorques. Un autre train navette, le «Mercure», a été mis en service en 2005. Il assure le transport de marchandises à des conditions intéressantes sur l'itinéraire Klaipeda/Kaliningrad–Minsk–Moscou. Les trains «Mercure» sont conçus pour le transport de conteneurs universels de 20 et 40 pieds et, sur demande, de 45 pieds. Des services supplémentaires sont également fournis dans le domaine logistique, notamment un service porte à porte.

D. Plans de transports urbains et suburbains et problèmes posés par leurs relations réciproques

23. La vétusté des véhicules utilisés par les transports publics urbains et suburbains pose d'importants problèmes, en particulier dans les petites villes. Une amélioration sensible de la qualité des transports publics s'impose. Il est prévu de prendre, pendant la période financière 2007-2013, des mesures visant à financer le renouvellement de la flotte de véhicules utilisés dans les transports publics. Près des trois quarts des autobus/trolleybus ont plus de dix ans. Seuls 10 % environ des véhicules utilisés par les transports publics urbains et suburbains ont moins de cinq ans.

24. Dans les villes, les embouteillages aggravent grandement la pollution atmosphérique et occasionnent des pertes de temps considérables. Les systèmes automatiques de régulation de la circulation et d'autres systèmes et services de transport intelligents sont de plus en plus répandus.

E. Identification et localisation des entraves durables au trafic (goulets d'étranglement, saturation de certains axes, difficultés d'écoulement)

25. On trouvera ci-après une liste non exhaustive des entraves durables au trafic:

a) Le nombre d'accidents de la route augmente et la Lituanie est en retard sur les pays d'Europe occidentale en ce qui concerne, d'une part, le nombre de mesures prises pour améliorer la sécurité routière et, d'autre part, le rythme auquel ces mesures sont mises en œuvre;

b) La densité de la circulation augmente (spécialement sur les axes internationaux), notamment à cause des poids lourds, et le revêtement de béton bitumineux dense, qui n'est pas adapté à une densité de circulation aussi élevée, se dégrade;

c) Les paramètres techniques et technologiques de l'infrastructure ferroviaire ne permettent ni de répondre pleinement à une demande croissante de transport de marchandises ni d'offrir aux voyageurs un service d'une qualité satisfaisante;

d) Le sous-développement des liaisons avec les États membres de l'Union européenne et les pays tiers ne permet pas d'utiliser pleinement les possibilités de transit ni de développer pleinement le transport multimodal;

e) L'insuffisance des capacités des infrastructures aéroportuaires et du contrôle aérien face à une demande de services de transport aérien en croissance rapide;

f) À cause du sous-développement des infrastructures du port maritime de Klaipeda et des infrastructures de transport connexes (gare ferroviaire pivot dans le port, routes d'accès et lignes de chemin de fer desservant le port), la Lituanie n'utilise pas pleinement son potentiel en matière de transit et de tourisme maritime;

g) Le sous-développement des infrastructures des voies de navigation intérieure entrave le développement de la navigation de plaisance et du transport de voyageurs et de marchandises par bateau;

h) L'absence de centres logistiques publics entrave l'instauration de relations efficaces entre les différents modes de transport dans le cadre de la mise en place de services de transport multimodaux;

i) L'absence de voie ferrée à écartement européen dans le corridor I pose des problèmes sur le plan de l'interopérabilité et empêche d'assurer une liaison sans à-coups avec la Pologne et le reste du marché de l'Union européenne.

F. Activités en matière de recherche économique qui pourraient revêtir de l'importance pour d'autres pays membres

26. Des informations sur les principales activités de recherche peuvent être obtenues sur le site Web de l'Agence pour les programmes internationaux de développement des sciences et des techniques en Lituanie (<http://www.tpa.lt/ENG/>). On y trouvera notamment des informations sur les projets menés au titre des programmes EUREKA et COST ainsi que des sixième et septième Programmes-cadres de recherche et de développement.

27. La Stratégie de développement économique à long terme de la Lituanie jusqu'en 2015 (élaborée en 2002) peut également présenter un intérêt pour d'autres pays (il est prévu de la réviser en 2007-2008): (http://www.ukmin.lt/en/strat_prog/longtermstrategy/). On peut également consulter sur ce site des stratégies à long terme par secteur, établies par des scientifiques, notamment la Stratégie pour le développement des activités de transport et de transit.

III. INFRASTRUCTURE

A. Faits nouveaux concernant la planification ou la réalisation de grands projets d'infrastructure (route, rail, voies navigables, conduites, nationaux ou internationaux), ainsi que les améliorations à apporter aux infrastructures existantes

28. En Lituanie, la majeure partie des investissements a été consacrée à la modernisation des voies de communication transeuropéennes. Le réseau RTE-T se compose de 1 617 kilomètres de routes, de 1 100 kilomètres de voies ferrées, de 278 kilomètres de voies de navigation intérieure, des aéroports internationaux de Vilnius, Kaunas et Palanga et du port maritime de Klaipeda. La situation géographique favorable de la Lituanie est l'un des facteurs qui favorisent la compétitivité du pays à l'échelle internationale. C'est pourquoi il est prévu de tirer parti de cet avantage et d'encourager le transit est-ouest et les flux commerciaux à travers la Lituanie en consacrant des investissements importants aux infrastructures de transport d'importance locale, nationale et internationale. Pour développer les secteurs européen et lituanien des transports, il faut avant tout mettre en place un système de transport efficace, souple, sûr et sécurisé qui encourage l'intégration des marchés nationaux, le développement de l'économie nationale et l'attractivité socioéconomique des régions du pays, avec pour corollaire une mobilité durable.

29. Étant donné les flux de marchandises constamment croissants sur les principales artères de transport international et la nécessité de moderniser les infrastructures existantes, la réalisation de grands projets d'infrastructure s'impose, en particulier la création de centres logistiques publics car, pour l'heure, il n'en existe aucun en Lituanie. À cause du prix élevé du terrain et de la nécessité d'investir des fonds très importants dans les infrastructures de transport, les sociétés de transport privées ont tendance à créer de petits centres ou terminaux logistiques axés sur un seul mode de transport (principalement le transport routier) et offrant un éventail limité de services. Ces centres ne collaborent pas d'une manière satisfaisante. Les centres logistiques publics situés sur les principaux corridors de transport permettraient quant à eux une étroite coordination – qui, pour l'instant, fait défaut – entre les transports routiers et ferroviaires et, dans certains cas, les transports par air et par voies navigables.

30. Cela permettrait d'accroître la mobilité des marchandises, d'utiliser plus efficacement les véhicules, d'améliorer la qualité du transport des marchandises et des services douaniers, d'atténuer l'impact négatif du transport sur l'environnement et d'instaurer une coopération efficace entre les entreprises engagées dans différentes activités. La propriété publique du terrain, des infrastructures de transport et des réseaux de communication constituerait pour les entreprises une garantie à long terme et accroîtrait leur compétitivité.

31. Pendant la période financière 2007-2013, la Lituanie entend poursuivre la mise en œuvre d'une politique d'investissement à grande échelle dans le développement du secteur des transports. En ce qui concerne le réseau transeuropéen de transport, les principaux objectifs envisagés sont les suivants:

- a) Développer les liaisons de transport terrestre avec les pays de l'Union européenne et d'autres pays, qui sont aujourd'hui insuffisantes;
- b) Exploiter les possibilités offertes par le nœud de transit le plus important: le port de Klaipeda;
- c) Renforcer les capacités d'infrastructures des aéroports internationaux (Vilnius, Kaunas et Palanga);
- d) Accroître la capacité du réseau de transport pour répondre à la demande croissante dans ce domaine (en particulier pour le transport des marchandises lourdes);
- e) Réduire le taux d'accident dans les transports et les embouteillages sur les principales autoroutes.

32. En ce qui concerne l'amélioration des infrastructures de transport régionales et locales, les principaux objectifs sont les suivants:

- a) Amélioration des paramètres techniques des infrastructures de transport régionales et locales;
- b) Amélioration de la sécurité routière et atténuation de l'impact négatif des transports sur l'environnement;
- c) Développement des infrastructures de loisirs et des infrastructures de transport au service du tourisme.

B. Progrès de la méthodologie concernant les critères applicables pour établir l'ordre de priorité et la programmation des investissements d'infrastructure

33. Les principaux projets d'investissement de grande ampleur sont mis en œuvre avec le soutien de l'Union européenne et des institutions financières internationales; la méthodologie doit donc être compatible avec la législation pertinente. Les investissements les plus importants ont été consacrés aux projets présentant un intérêt pour l'Europe. Les principales priorités sont les suivantes:

- a) Mise en place d'un axe de transport moderne nord-sud sur la base du corridor I du RTE-T (Varsovie–Kaunas–Riga–Tallinn), qui reliera les États baltes à la Pologne et à l'Europe occidentale via le réseau de transport polonais (projets «Rail Baltica» et «Via Baltica»);
- b) Modernisation et développement de l'axe de transport ouest-est sur la base des corridors IX B et IX D du RTE-T et incorporation progressive de cet axe dans les réseaux du Danemark, de la Suède, de l'Allemagne et d'autres États membres de l'Union européenne par le biais des autoroutes de la mer Baltique.

C. Faits nouveaux concernant le financement des projets d'infrastructure (route, rail, voies navigables, conduites, transports urbains); modalités particulières éventuellement prévues (par exemple introduction de ressources globales ou spécifiques de financement, imputation des coûts d'infrastructure)

34. Après le 1^{er} mai 2004, date de l'adhésion de la Lituanie à l'Union européenne, le pays a commencé à mettre en œuvre la politique régionale de l'UE qui vise à réduire les différences de développement entre les régions et à encourager le développement des régions les moins favorisées. L'accès au Fonds de cohésion et aux fonds structurels a stimulé la mise en œuvre des principaux projets en matière de transport.

35. Dans le domaine des transports, les investissements sont pour l'essentiel consacrés à l'amélioration des infrastructures existantes et à la gestion des flux croissants, internationaux et locaux, de voyageurs et de marchandises dans le respect des normes internationales.

36. Les fonds importants provenant du Fonds de cohésion sont alloués à la modernisation et à la reconstruction des liaisons avec les réseaux de transport transeuropéens qui traversent le territoire lituanien, c'est-à-dire les corridors I, IA, IXB et IXD ainsi que d'autres réseaux de transport connexes. Cet investissement sera utilisé pour améliorer l'infrastructure de transport de sorte que ses paramètres techniques soient pleinement conformes aux prescriptions adoptées et aux normes internationales et permettent de faire face aux flux croissants de voyageurs et de marchandises. Les premiers projets à bénéficier de ce financement sont ceux qui sont totalement prêts à être mis en œuvre et qui satisfont aux critères applicables au réseau de transport RTE-T et figurant dans la directive 1692/96 du Conseil de l'Europe.

37. Il est prévu d'utiliser les fonds provenant du Fonds européen de développement régional pour réaliser des projets d'investissement dans le secteur des transports, qui permettront un accès facile aux réseaux transeuropéens, pour organiser la circulation dans les villes et pour réduire les embouteillages. Cela permettra de satisfaire pleinement les intérêts de la société et d'améliorer les communications dans le pays grâce à la prise en compte des besoins présents et futurs en matière de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Par exemple, ces projets doivent être justifiés sur les plans techniques et économiques et avoir des incidences positives à long terme.

38. D'après la stratégie de développement à long terme (jusqu'en 2025) du système de transport lituanien, plus de 3,5 milliards d'euros, y compris les fonds provenant de l'Union européenne pendant la période 2007-2013, seront affectés à la réalisation de projets dans le secteur des transports.

IV. CHIFFRES INTÉRESSANT L'ÉVOLUTION PRÉVUE OU RECHERCHÉE DE CERTAINS ÉLÉMENTS ESSENTIELS DU SECTEUR DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

A. Nombre total de personnes employées

Nombre de personnes employées	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (estimation)
Total	65 965	68 137	72 317	75 421	78 864	82 400
Transport terrestre, transport par conduites	51 030	53 013	56 436	59 118	61 608	64 000
Transport par voies navigables	1 917	1 889	1 807	1 793	1 736	1 700
Transport aérien	1 049	997	948	984	780	800
Activités de transport d'appui et annexes, activités des agences de voyages	11 969	12 238	13 127	13 527	14 739	15 900

B. Investissement total dans le secteur des transports

Investissements étrangers directs par activité économique (au 1 ^{er} janvier) (en millions de litai)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total (transport et stockage) (pourcentage du total de la formation de capital national) dont:	426,70 (4 %)	417,03 (3,2 %)	451,60 (3,3 %)	493,30 (3 %)	342,40 (1,4 %)	327,90 (1,1 %)
Transport terrestre, transport par conduites, transport par voies navigables, transport aérien	355,51 (3,3 %)	334,08 (2,5 %)	370,80 (2,7 %)	385,70 (2,4 %)	208,30 (0,9 %)	175,20 (0,6 %)
Activités de transport d'appui et annexes, activités des agences de voyages	71,17 (0,7 %)	82,95 (0,6 %)	80,80 (0,6 %)	107,60 (0,7 %)	134,10 (0,6 %)	152,70 (0,5 %)

C. Nombre de voyageurs transportés

Trafic voyageurs (en milliers de voyageurs/km)	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (estimation)
Total*	4 090,00	4 036,40	5 000,80	5 344,80	5 483,50	5 775,00
Transport ferroviaire	498,00	432,00	443,00	428,00	431,00	430,00
Transport ferroviaire urbain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Transport routier (autobus et trolleybus)	3 013,00	2 987,00	3 548,00	3 691,00	3 695,00	3 700,00
Transports individuels par route	16,00	19,40	25,80	34,80	39,50	45,00
Transport aérien (vols intérieurs)	-	-	-	-	-	-

* Y compris transport par voies navigables et transport aérien.

D. Tonnage des marchandises transportées

Trafic marchandises (en milliers de tonnes/km)	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (estimation)
Total**	25 371	28 008	28 213	32 782	33 707	36 405
Transport ferroviaire	9 767	11 457	11 637	12 457	12 896	13 200
Transport routier	10 709	11 462	12 279	15 908	18 134	21 100
Transport par conduites	4 892	5 085	4 287	4 406	2 670	2 100
Transport par voies navigables intérieures	0,50	0,70	0,60	1,30	1,80	2,00

** Y compris transport par voies navigables et transport aérien.

E. Longueur des réseaux

	2002	2003	2004	2005	2006
Longueur du réseau routier (en km) dont:	77 148	78 893	79 331	79 497	79 978***
Routes publiques	20 918	20 916	20 928	20 911	21 016
Routes locales	55 813	57 560	57 986	58 169	58 653***
Autoroutes	417	417	417	417	309
Voies ferrées exploitées dont:	1 775	1 774	1 782	1 771	1 771
Voies électrifiées	122	122	122	122	122
Longueurs du réseau de voies d'eau dont:	902	902	902	902	902
Voies navigables	477	425	425	425	441
Oléoducs exploités	500	500	500	500	500

*** Données provisoires.

F. Matériel de transport

Matériel de transport	2002	2003	2004	2005	2006
Matériel roulant ferroviaire					
Voitures**** dont:	509	480	475	467	458
Voitures couchettes	167	153	149	135	126
Nombre de places assises (en milliers)*	32,20	30,70	30,00	30,40	30,40
Nombre de couchettes et de voitures couchettes (en milliers)	7,00	6,40	6,20	5,70	5,20
Wagons de marchandises	9 39	9 308	9 250	9 309	9 387

Matériel de transport	2002	2003	2004	2005	2006
Capacités des wagons (en milliers de tonnes)	576,50	573	569,60	573,40	579,20
Nombre total de bateaux de navigation intérieure dont:	203	218	204	13	238
Bateaux de transport de marchandises	54	60	57	59	64
Bateaux de transport de marchandises et de voyageurs	18	23	24	28	29
Voitures particulières, fin de l'année	1 093 882	1 156 988	1 214 016	1 342 972	1 465 164

**** Y compris les locomotives diesel et les locomotives électriques.

V. AUTRES RENSEIGNEMENTS

39. Le secteur des transports est un secteur en développement rapide qui assure le fonctionnement efficace du marché intérieur, la prestation de services concernant le commerce extérieur et les activités de transit, la prestation de services aux voyageurs et le développement du tourisme. En 2006, la part de ce secteur dans le PIB était de 9,8 % (7,2 milliards de litai), soit 19 % de plus qu'en 2005 et le nombre total de personnes travaillant dans ce secteur représentait 5,5 % de toutes les personnes employées dans le pays. La part des transports dans le PIB est près de deux fois supérieure à la moyenne de l'Union européenne. En outre, la croissance constante du volume des services de transport témoigne du rôle joué par le secteur des transports dans la croissance économique du pays: en 2006, ce volume a représenté plus de 5,3 milliards de litai (soit une croissance de 20,8 % par rapport à 2005).

40. L'entrée de la Lituanie dans l'Union européenne a entraîné des modifications dans l'environnement macroéconomique du pays, une amélioration des conditions dans lesquelles s'exercent la concurrence, le développement des contacts entre entreprises et le développement rapide du transport de voyageurs et du transport de marchandises. Les activités de transport durables et efficaces sont des services qui créent beaucoup de valeur ajoutée et qui sont un préalable au développement réussi d'autres secteurs de l'économie et à l'amélioration de la qualité de vie.
