



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

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

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

**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 et 14 septembre 2007  
Point 6 de l'ordre du jour

**RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS**

Communication du Gouvernement azerbaïdjanais

**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. La politique des transports de la République d'Azerbaïdjan est fondée sur le principe du développement durable du système des transports.
  2. Un système durable des transports obéit aux critères suivants: sécurité, respect de l'environnement, mobilité, efficacité, compétitivité, accessibilité, régularité, confort, capacités d'écoulement du trafic et de transport et abaissement des coûts d'exploitation.
  3. La politique publique des transports de l'Azerbaïdjan vise principalement à mettre en place une infrastructure plus durable et plus solide afin de satisfaire la demande de services dans ce domaine et d'intégrer les transports azerbaïdjanais dans le réseau international, à réaliser des réformes structurelles afin de renforcer les capacités de l'État en matière de réglementation et de gestion d'un monopole naturel, à réduire la part des frais de transport dans les coûts de

production, à fixer des tarifs économiquement viables et à intensifier la concurrence entre les entreprises de transport.

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

4. La politique des transports de la République d'Azerbaïdjan repose sur toute une série de textes de portée nationale (conception de la politique des transports, stratégie relative aux transports et programme global de développement du système des transports) qui définissent les orientations concernant tant les différentes branches de ce secteur d'activité que le développement de leur infrastructure.

5. La mise en œuvre de cette politique incombe à l'organe public compétent, à savoir le Ministère des transports. Dans le cadre de ses fonctions de réglementation et d'administration des transports, cet organe a principalement pour tâche d'exécuter des programmes concrets touchant l'élaboration, la mise en œuvre et l'application effective de normes juridiques, l'homologation des entreprises de transport, la délivrance de licences, ainsi que la définition et l'application d'une politique commune applicable à tous les modes de transport.

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

6. En vue de garantir la sécurité des transports et de préserver l'environnement, des contrôles sont effectués afin de vérifier si les normes relatives à l'exploitation des installations techniques sont respectées. Ces normes sont prises en compte dans l'homologation des installations, l'agrément des activités de transport et l'introduction de systèmes modernes de diagnostic de l'état technique des moyens de transport.

7. La procédure d'élimination des moyens de transport dont la réparation et l'entretien ne permettent pas de garantir une exploitation sûre et fiable a été accélérée.

8. Des efforts ont été faits pour mieux former et responsabiliser le personnel chargé de la maintenance et du bon fonctionnement du matériel technique utilisé dans les transports.

9. Une des mesures prises a consisté à renforcer les dispositifs de protection contre toute intervention illicite dans les activités de transport.

- 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
10. Afin de répondre aux besoins de la population en matière de transports, la priorité a été accordée au développement des itinéraires urbains et périurbains en recourant pour ce faire à des moyens de transport de grande capacité pour les voyageurs.
11. Sur la recommandation du Ministère des transports, les propriétaires de lignes de transports publics à Bakou sont en passe de remplacer les minibus et les autobus de faible capacité par des véhicules plus spacieux. Cela devrait entraîner un accroissement du nombre d'usagers des transports publics et une réduction du nombre de personnes qui se déplacent en voiture particulière.
12. Une autre priorité des pouvoirs publics est le développement du réseau routier, domaine dans lequel les travaux réalisés se sont dernièrement intensifiés.
13. L'économie de marché suppose par nature que les entreprises peu performantes périclitent et disparaissent, cédant ainsi la place à celles qui offrent un meilleur rapport qualité-prix en matière de services. Ce principe s'applique également au secteur des transports, qui passe actuellement par cette phase de transition.
- E. Mesures visant à encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports
14. Les mécanismes économiques stimulent la production et l'utilisation de carburants moins nocifs pour l'environnement comme certains types d'essence ayant des caractéristiques écologiques améliorées et le diesel à teneur réduite en soufre (de l'ordre de 0,01 % en volume), l'incorporation de bioadditifs dans l'essence et le gazole, ainsi que l'emploi de gaz naturel comprimé, de méthanol et d'autres substances. Il importe de rendre les voitures plus économes en carburant. L'usine automobile de la ville de Gandja a déjà les capacités technologiques nécessaires pour construire des voitures ne consommant que 3 litres aux 100 kilomètres environ. Toutefois, leur prix reste élevé. Il est plus simple de réduire la consommation de carburant des véhicules actuellement en circulation, en limitant leur vitesse, en améliorant l'information fournie aux conducteurs sur les routes, en renforçant la réglementation en matière de circulation et en rationalisant les opérations de transport, autant d'activités auxquelles se consacrent les autorités compétentes.

## 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

15. Conformément à un décret promulgué par le Président de la République concernant le développement du système des transports et du réseau routier de l'Azerbaïdjan, le renouvellement du matériel de transport ainsi que les travaux de réfection de l'ensemble du système national de transport progressent rapidement. Il est prévu de rénover complètement les 503 kilomètres de voie ferrée sur la ligne reliant Bakou à la frontière avec la Géorgie et de remplacer tout le matériel pour y faire circuler un train à grande vitesse. Les trains de banlieue desservant les zones urbaines et le littoral de la mer Caspienne seront également remplacés.

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

16. Diverses mesures doivent être prises pour accroître la rentabilité des opérations de transport:

- Modulation des tarifs;
- Introduction de nouvelles technologies, dont un système de transport intelligent;
- Construction de nouveaux terminaux; et
- Simplification des formalités de douane et de passage des frontières.

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)

17. En 2005 et 2006, le volume des marchandises transportées, tous moyens de transport confondus, s'établissait respectivement à:

- 26 534 millions de tonnes/km; et
- 43 137 millions de tonnes/km, soit une hausse de 62 %.

18. En 2005 et 2006, le nombre de voyageurs, tous moyens de transport confondus, a atteint respectivement:

- 1 000 280 000; et
- 1 063 343 000, soit une hausse de 6 %.

19. Ces chiffres montrent que le transport de marchandises a considérablement augmenté, ce qui permet de constater que des progrès ont été accomplis dans l'ensemble du secteur des transports.
20. Un projet a été élaboré afin d'améliorer la desserte de l'aéroport international Heydar Aliiev en élargissant la route depuis le centre-ville et en portant la vitesse autorisée de 80 km/h à 150 km/h, ce qui devrait raccourcir le temps de trajet et fluidifier la circulation dans les deux sens.
- D. Plans de transports urbains et suburbains et problèmes posés par leurs relations réciproques
21. Des importations massives de voitures ont eu pour effet de ralentir considérablement la circulation tant au centre de Bakou que dans les environs de la capitale. À cet égard, d'importants efforts ont été entrepris pour élargir les routes et construire des ponts à l'intersection des principales artères de la ville ainsi que des aires de stationnement.
- E. Identification et localisation des entraves durables au trafic (goulets d'étranglement, saturation de certains axes, difficultés d'écoulement)
22. Les principaux obstacles au trafic ont été recensés. Pour les éliminer, le Président de la République a promulgué un décret prévoyant la construction de neuf ponts (dont quatre ont été mis en service), de 13 passages souterrains (dont trois sont terminés), de deux périphériques (en cours de construction) et d'un nouveau port de commerce ainsi que l'achat de divers types de navires et la reconstruction de trois aéroports locaux.
- F. Activités en matière de recherche économique qui pourraient revêtir de l'importance pour d'autres pays membres
23. Des travaux de recherche ont été entrepris en vue d'accroître la compétitivité des transports et de simplifier les formalités de douane et de passage des frontières.

### **III. INFRASTRUCTURE**

- A. Faits nouveaux concernant la planification ou la réalisation de grands projets d'infrastructure (route, rail, voies navigables et conduites d'importance nationale ou internationale), ainsi que les améliorations à apporter aux infrastructures existantes
24. Le Gouvernement azerbaïdjanais a pour objectif d'améliorer l'infrastructure de tous les modes de transport de façon intégrée et s'emploie donc à augmenter les capacités dans ce domaine, à attirer les investissements dans le secteur des transports, à adopter les meilleures pratiques et à ne pas rester à l'écart du processus de développement accéléré observé dans le système mondial des transports. En outre, il fait preuve d'initiative en participant activement aux projets relatifs aux couloirs de transport.

25. Les principales orientations du développement de l'infrastructure des transports sont les suivantes:

- a) Renouvellement progressif et modernisation des moyens de production fixes du système national des transports et amélioration de la sécurité du trafic de voyageurs et de marchandises;
- b) Introduction de systèmes de gestion de l'information, modernisation des dispositifs automatiques, des communications et de l'approvisionnement en énergie;
- c) Achèvement d'un réseau autoroutier unifié et intégration de celui-ci dans les réseaux routiers d'importance internationale d'Europe et d'Asie;
- d) Modernisation et amélioration des accès aux grandes villes, création de voies de contournement et création d'un réseau de voies secondaires destinées à relier les localités au réseau routier public et à remédier aux problèmes sociaux de la population des zones rurales;
- e) Optimisation du nombre des aéroports internationaux et desservant des agglomérations et réalisation de vastes travaux de modernisation des installations de production dans les aéroports jugés prioritaires;
- f) Aménagement des ports et renforcement des capacités de la flotte de la mer Caspienne.

26. Il convient de signaler que des efforts non négligeables ont été déployés pour améliorer l'infrastructure sur la portion azerbaïdjanaise du couloir de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA). Pour créer des conditions favorables à un accroissement du trafic de marchandises, des améliorations techniques ont été apportées au secteur des transports, de grandes lignes de chemin de fer, des autoroutes et des ponts ont été remis en état ou construits, le matériel roulant ferroviaire, les navires et les installations portuaires ont fait l'objet de travaux de réparation. La ligne ferroviaire principale reliant Bakou aux ports de Poti et de Batoumi en Géorgie a été équipée de matériel de communication par fibre optique. Trois nouveaux terminaux pétroliers ont été mis en service.

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

27. La méthode de planification stratégique des transports repose sur les principes ci-après:

- a) Prise en compte de tous les modes de transport simultanément;
- b) Planification fondée sur les besoins communs des utilisateurs finals, indépendamment des disparités technologiques entre les divers modes de transport;
- c) Partage des responsabilités entre les prestataires de services et les usagers;
- d) Adoption d'une approche systémique selon laquelle des changements au plan local doivent faire l'objet d'une intervention globale; et

e) Évaluation des incidences sociales de l'exécution de projets en matière de transports, en vue d'en déterminer la viabilité économique.

28. À brève échéance, la priorité est accordée aux réformes économiques à engager dans le secteur des transports et aux moyens d'en améliorer l'efficacité. Dans les conditions actuelles, il faudrait élaborer au plus vite une législation correspondant aux nouvelles réalités économiques et renforcer la structure de gestion du système des transports.

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)

29. Les projets d'infrastructure sont financés par le budget de l'État ainsi que par des aides et des crédits alloués par des institutions financières internationales.

30. Les investissements publics ont un caractère sélectif et sont destinés en premier lieu à régler les problèmes prioritaires du pays ainsi qu'à soutenir les principales branches d'activité et à assurer la sécurité des transports.

31. La politique d'investissement, axée sur la mise en œuvre des orientations susmentionnées en matière de développement des transports, prévoit une participation de l'État au financement des installations d'importance nationale, le renforcement des capacités d'investissement grâce à l'engagement des entreprises de transport elles-mêmes et la mobilisation d'autres sources de financement des projets d'investissement, notamment les investisseurs privés.

32. Vu la modicité des investissements, il convient avant tout de mettre aux normes tous les maillons de la chaîne des transports.

**IV. VEUILLEZ INDIQUER, S'ILS EXISTENT, LES CHIFFRES INTÉRESSANT  
L'ÉVOLUTION PRÉVUE OU RECHERCHÉE DE CERTAINS  
ÉLÉMENTS ESSENTIELS DU SECTEUR DES TRANSPORTS  
INTÉRIEURS, PAR EXEMPLE:**

A. L'effectif total du personnel utilisé, si possible par mode

33. Au total, 52 920 personnes sont employées dans les transports, dont:

- 25 020 dans les chemins de fer;
- 11 478 dans les transports routiers;
- 3 733 dans les transports par conduites;
- 9 219 dans les transports maritimes; et
- 3 470 dans les transports aériens.

B. L'investissement total dans l'infrastructure et le matériel de transport (montant et pourcentage du total de la formation de capital national) si possible par mode (route, rail, voies navigables, conduites, conteneurs et transports urbains (par grandes agglomérations))

34. Le volume des investissements s'établit à:

- 22 502 000 manats dans les transports ferroviaires;
- 30 708 000 manats dans les transports maritimes; et
- 225 915 manats dans les transports par conduites.

C. Nombre de voyageurs transportés par la route (transports collectifs et individuels) et le rail, en distinguant le cas échéant les transports urbains, ainsi que par les lignes aériennes intérieures; pourcentage d'accroissement et de répartition du trafic entre les modes ou estimation du nombre de voyageurs/km

Nombre de voyageurs transportés  
(En milliers)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Total</b>	<b>871 484</b>	<b>894 520</b>	<b>893 225</b>	<b>920 988</b>	<b>954 227</b>	<b>1 000 280</b>	<b>1 063 343</b>
Rail	4 250	4 646	4 442	4 736	5 241	5 492	5 816
Mer	12	11	14	13	20	18	17
Air	701	701	732	867	1 094	1 211	1 336
Tramway	2 427	1 709	1 135	453	-	-	-
Trolleybus	3 431	3 522	3 104	2 301	1 249	696	105
Métro	117 364	119 341	115 639	127 052	136 898	146 952	161 096
Voiture	743 301	764 590	768 159	785 566	809 725	845 910	894 973
Bus	720 881	743 411	746 633	763 608	786 515	821 122	867 926
Taxi	22 420	21 179	21 525	21 958	23 210	24 788	27 047

- D. Tonnage des marchandises transportées par la route, le rail, les voies navigables et les conduites (pourcentage de croissance et de répartition du trafic entre les modes ou nombre de tonnes/km)

Volume des marchandises transportées  
(En milliers de tonnes)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Total</b>	<b>80 180</b>	<b>92 648</b>	<b>98 445</b>	<b>110 001</b>	<b>117 313</b>	<b>128 328</b>	<b>145 078</b>
Rail	15 876	15 390	17 464	20 345	20 671	26 522	29 687
Mer	8 779	10 247	11 381	13 272	13 209	13 680	13 507
Air	37	31	31	52	75	74	73
Conduites	15 054	16 517	15 831	17 262	18 145	18 534	27 427
Route	40 434	50 463	53 738	59 070	65 214	69 518	74 384

- E. Longueur des réseaux routier (en distinguant, si possible, routes et autoroutes), ferroviaire et navigable (en distinguant, si possible, les principales catégories) et des conduites (milliers de kilomètres ou pourcentage d'accroissement)

Longueur des réseaux routiers  
(En kilomètres)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rail	2 116	2 116	2 122	2 122	2 122	2 122	2 122
Tramway	35,9	32,3	27,0	22,0	-	-	-
Trolleybus	165,3	161,2	119,4	53,7	48,2	48,2	8,1
Méto	28,5	28,5	28,5	29,9	29,9	29,9	29,9
Conduites	4 400	4 400	4 200	4 200	4 500	4 500	5 800
Route	18 759	18 791	18 791	18 799	18 799	18 799	18 799

- F. Matériel de transport: capacité du matériel roulant ferroviaire (nombre de voitures à voyageurs, nombre total de places assises et couchées, nombre et capacité totale des wagons à marchandises); capacité de transport de la batellerie; nombre d'automobiles; etc.

Nombre de wagons de marchandises	Nombre d'unités	22 251
Nombre de wagons de voyageurs	Nombre d'unités	727
Nombre de conteneurs	Nombre d'unités	11 607
Capacité de transport de la batellerie: marchandises	Milliers de tonnes	375,5
Capacité de transport de la batellerie: voyageurs	Nombre de places	1 414
Nombre de voitures particulières	Nombre d'unités	458 840

-----