



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.10
19 juin 2002

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Quinzième session, 2-4 septembre 2002,
point 5 de l'ordre du jour)

Réponses au questionnaire
sur l'évolution des transports

Additif 10

Réponse du Gouvernement géorgien

Transports automobiles

I. Politique générale des transports

1. Avec la réforme économique et sociale du début des années 90, les moyens de transport automobile ont été rapidement privatisés en Géorgie. Les transports routiers et autres activités de transport automobile, qui relevaient auparavant de l'État, sont maintenant entre les mains de personnes morales ou physiques.
2. La structure du parc automobile géorgien est actuellement la suivante: 247 841 véhicules légers, 47 681 poids lourds et 22 738 véhicules de transport de voyageurs.
3. La prévention des risques écologiques étant devenue une question d'actualité, l'Administration a établi un programme relatif aux mesures de renforcement de la sécurité écologique dans les transports automobiles en Géorgie, qui a été entériné par le décret présidentiel n° 302 du 29 juillet 2001.
4. Des exonérations fiscales sont prévues pour les transports urbains et communaux (Code des impôts de la Géorgie, art. 101, par. Ou); c'est-à-dire que les activités correspondant à ce type de transport sont exemptées de la taxe à la valeur ajoutée (TVA).
5. Il n'existe à l'heure actuelle pratiquement aucun contrôle de l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports automobiles.

II. Aspects économiques, techniques et opérationnels

6. Aucun progrès technique important concernant l'infrastructure existante des transports automobiles et la réglementation de la circulation n'est à signaler.
7. Pour accroître la rentabilité et la productivité des opérations de transport automobile, l'Administration a mis au point les directives méthodologiques suivantes:
 - Composition des dépenses comprises dans le prix de revient des services de transport automobile et méthode de définition des incidences financières;
 - Méthode de calcul des prix et des tarifs des services de transport automobile.
10. L'identification et la localisation des entraves durables au trafic routier ne sont pas du ressort de l'Administration.
11. Actuellement, le parc automobile géorgien est obsolète et ses paramètres ne correspondent pas aux besoins effectifs. Pour en favoriser le renouvellement, le Code des impôts a subi des modifications qui prévoient la libéralisation des taxes à l'importation de véhicules neufs.
13. La législation en vigueur ne prévoit aucun avantage ni aucune priorité lors des investissements concernant l'infrastructure routière.

14. Selon les données concernant 2001, 240 millions de voyageurs, soit un trafic de 4 700 millions de voyageurs/kilomètre, et 20 millions de tonnes de marchandises, soit un trafic de 520 millions de tonnes/kilomètre, ont été transportés par la route.

Transports ferroviaires

Question 14 c)

En 2001, 2 050 000 voyageurs ont été transportés par le rail. Le trafic correspondant s'établissait à 400,8 millions de voyageurs/kilomètre.

Question 14 d)

En 2001, les chemins de fer géorgiens ont transporté 13 209 600 tonnes de marchandises, dont 9 074 600 tonnes de pétrole et produits pétroliers, soit une augmentation de 1 713 500 tonnes (14,8 %) par rapport à 2000 (11 496 100 tonnes).

Le trafic marchandises pour 2001 représentait 4 480,6 millions de tonnes/kilomètre taxées (tkt), soit une augmentation de 568,5 millions de tkt (14,5 %) par rapport à 2000 (3 912,1 millions de tkt).

Question 14 f)

Le nombre maximum de voitures par train de voyageurs est 22 et le nombre minimum 10.

Par catégorie de voiture, le nombre de places se répartit comme suit:

Voiture de 1^{ère} classe (transports internationaux): 18 places

Voiture de 2^{ème} classe (compartimentée): 36 places

Voiture de 3^{ème} classe («platskartnyi»): 54 places

Voiture ordinaire: 81 places.

Dans les wagons internationaux modernes, ce décompte s'établit comme suit:

1^{ère} catégorie: 18 places

2^{ème} catégorie: 36 places

3^{ème} catégorie: 56 places.

La charge utile des wagons de marchandises est de 50 à 60 tonnes.

Transports aériens

Le secteur des transports aériens géorgiens est constitué d'entreprises (compagnies aériennes, aéroports, entreprises de services techniques, entreprises de services de fret, fournisseurs de carburant, etc.) qui, de façon générale, assurent des transports internationaux. D'après les données concernant 2001, les vols intérieurs représentent 0,5 % de tous les transports

aériens et sont constitués principalement de vols charters. L'irrégularité et le faible volume des vols intérieurs s'explique, d'une part, par l'existence en Géorgie d'autres moyens de transport de voyageurs et de marchandises et, d'autre part, par le prix de revient élevé des transports aériens et, partant, les tarifs élevés. Cette situation résulte de plusieurs cas autorisés par le Code des impôts. Malgré la demande de l'Administration, on applique aux vols intérieurs les mêmes TVA et taxes directes qu'aux vols internationaux, d'où leur manque de rentabilité et de compétitivité par rapport à d'autres modes de transport. On notera qu'en raison de la diversité du relief de la Géorgie des liaisons par hélicoptère sont nécessaires pour relier les régions de haute montagne et d'accès difficile. On notera également que ces vols peuvent aussi être utilisés aux fins du tourisme. Or, pour les motifs susmentionnés, il n'est pas possible d'assurer de telles liaisons. Cela a un effet préjudiciable sur la situation sociale des habitants des régions de haute montagne (Gorges de Kodor, zone de haute montagne d'Adjarie, région de Mestia, etc.), pour qui les communications avec les régions centrales du pays sont difficiles pendant de longues périodes, du fait de l'absence de routes praticables et des intempéries.

Les aéroports civils géorgiens sont très bien équipés, mais bon nombre d'entre eux doivent être rénovés. Les principaux aéroports sont situés à Tbilissi, Koutaïssi, Senak et Batoumi et ont été fréquentés en 2001 par 268 698 voyageurs, dont 1 320 passagers transportés sur 121 vols intérieurs, soit 568 de moins qu'en 2000 et 3 235 de moins qu'en 1999. Pour 2001, la part de l'aéroport de Tbilissi dans les vols intérieurs était de 0,15 %, celle de l'aéroport de Koutaïssi de 7,97 %, celle de l'aéroport de Senak de 0 % et celle de l'aéroport de Batoumi de 5,16 %. La même année, les aéroports de Tbilissi, Koutaïssi et Batoumi ont reçu 249 585, 3 981 et 12 829 voyageurs, respectivement. L'aéroport de Senak est intensivement utilisé pour les vols des organisations internationales et des missions humanitaires.
