



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2004/5
5 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Dix-septième session, 20 et 21 septembre 2004,
point 6 de l'ordre du jour)

**RELATION ENTRE LE TRANSPORT ET
LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Communication des Gouvernements hongrois, letton, lituanien et roumain

À sa seizième session (24 et 26 septembre 2003), dans le contexte des débats sur la relation entre le transport et le développement économique, et afin de contribuer davantage à l'étude de cette relation aux aspects multiples, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'obtenir des États membres des renseignements sur les résultats des recherches et des études menées dans ce domaine, afin d'analyser et d'évaluer l'évolution du rôle des transports aux différents stades du développement économique (TRANS/WP.5/34, par. 26). Le présent document est un récapitulatif des réponses reçues des États membres.

HONGRIE

Au cours des deux dernières années, les travaux de recherche menés dans ce domaine étaient liés à l'élaboration de la politique des transports de la Hongrie.

La croissance économique durable de la Hongrie passe notamment par la réalisation des objectifs dont est assortie la politique des transports, en particulier l'amélioration de la capacité d'exploitation du réseau et l'intégration de celui-ci dans le vaste réseau international.

Le développement des infrastructures de transport est un objectif fondamental si l'on veut que les marchandises produites atteignent leurs débouchés. Par conséquent, la couverture du réseau ainsi que la quantité et la qualité des services de transit qui l'empruntent ont une incidence considérable sur l'avantage concurrentiel des industries de production. Des infrastructures de transport dont la densité et l'état sont satisfaisants, ainsi qu'un parc moderne de véhicules sont autant de facteurs qui contribuent à la répartition régionale des charges, à l'égalisation des conditions régionales, à la coopération transfrontière en matière de production et au processus d'intégration à l'Union européenne.

Les incidences sociales, économiques et écologiques des transports étant intimement liées, les efforts déployés dans les domaines de la formulation des politiques de transport ainsi que du développement et de la réglementation des transports doivent prendre en compte tous les trois aspects. Conformément au principe de mobilité durable, *il convient de garantir un équilibre optimal entre les considérations économiques, sociales et écologiques*, en veillant à ce que les critères environnementaux soient respectés. Pour ce faire, il faudra promouvoir des modes de transport sans danger pour l'environnement, préserver la santé publique et limiter la superficie des zones affectées à de nouveaux projets de développement.

Les principaux facteurs qui ont la plus grande incidence sur les relations réciproques entre les besoins de transport et l'économie en Hongrie sont les suivants:

- La Hongrie a adhéré à l'Union européenne en 2004;
- La croissance de l'économie hongroise sera durable et le PIB continuera d'augmenter à un taux plus élevé que la moyenne de l'UE;
- En raison de l'évolution actuelle de l'économie, le poids des secteurs traditionnels à plus forte intensité de transport pourrait décliner au sein de la structure de production;
- Les exportations continueront d'être le moteur de l'économie;
- Les secteurs ayant bénéficié d'investissements étrangers considérables enregistrent aujourd'hui la croissance la plus rapide et on prévoit une augmentation de ces investissements, quoique à un rythme plus lent;
- Les salaires et traitements atteignent plus ou moins la moyenne de l'UE et les changements qui en découlent dans les modes de vie ont un impact sur la mobilité;
- La hausse du tourisme est un facteur ayant une incidence notable.

Les facteurs susmentionnés constituent le cadre des plans stratégiques élaborés pour chaque sous-secteur des transports et jouent un rôle déterminant dans la définition des priorités.

La récession économique mondiale qui a commencé en 2000 a eu pour conséquence de réduire les possibilités d'exportation et d'entamer la motivation des investisseurs. Le Gouvernement hongrois souhaite mettre en place un système durable et axé sur les résultats, qui ne souffre d'aucun déséquilibre et qui fournisse les conditions d'une amélioration de la compétitivité grâce à un ensemble de conditions macroéconomiques ayant déjà facilité une croissance continue du PIB depuis 2003.

En ce qui concerne le développement des transports, la principale tâche consiste à favoriser une croissance économique durable et à améliorer le niveau de vie en garantissant une mobilité écologiquement rationnelle. Les corridors de transport européens constituent les principales artères de l'économie européenne et, en passant par la Hongrie, offrent au pays et aux acteurs économiques hongrois une excellente occasion de s'intégrer d'une façon dynamique aux échanges internationaux.

Toute évolution de la situation économique aura des conséquences sur les transports. Cette relation d'interdépendance est un facteur décisif pour l'harmonisation des politiques de développement concernant l'économie et les transports. En s'appuyant sur les prévisions économiques et en tenant compte de l'évolution sociale escomptée, on peut prédire les activités de développement, les mesures organisationnelles et les actions de restructuration nécessaires dans le domaine des transports.

Le développement des infrastructures est le plus efficace des moyens de stimuler l'économie, et la répartition des investissements correspondants constitue un facteur décisif pour le développement d'une région donnée. Ces investissements sont tout particulièrement importants pour l'agriculture, secteur dont le rendement est fortement tributaire de l'existence et de la qualité des infrastructures de transport. Celles-ci revêtent également une importance capitale pour le tourisme, d'où la nécessité de prendre en compte, dans le cadre de la planification des transports, les caractéristiques et les besoins spécifiques de ce secteur.

Dans une société moderne, les coûts de transport représentent entre 13 et 18 % des dépenses totales d'un ménage. Les transports constituent également un poste de dépense d'une importance considérable dans le budget d'un pays. Dans les années qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale, les pays développés ont consacré entre 2 et 2,5 % et 3 et 3,5 % de leur PIB à des investissements dans les secteurs des transports et des communications. Les investissements consacrés à la mise en place du réseau de base ont représenté (ou représentent encore) entre 1,3 et 2 % et 2,5 et 3 % du PIB. Lorsque l'on examine les chiffres des investissements consacrés aux transports dans 14 États membres de l'UE (hormis la Grèce) durant la période 1985-1994 et qu'on les rapporte au PIB pour l'année 1994, on constate que le nombre de projets d'investissement dans le domaine des transports a augmenté de 45 % dans 12 de ces États membres. En 1994, le rapport des investissements dans les transports ferroviaires et routiers au PIB était de 1,1 % dans 14 États membres de l'UE, tandis qu'en 1996, les 15 États membres de l'UE ont consacré en moyenne 1,1 % de leur PIB aux investissements dans les transports.

Au début des années 90, la Hongrie consacrait en moyenne 0,5 à 0,6 % de son PIB aux investissements dans le secteur des transports. En 1998 et 2001, ce taux a commencé à augmenter.

Description	1998	1999	2000	2001
Investissements totaux en pourcentage du PIB	14,1	16,3	18,8	20,7
Investissements consacrés aux transports en pourcentage de l'ensemble des projets d'investissement	8,2	6,3	6,1	6,1
Investissements dans le secteur des transports en pourcentage du PIB	1,15	1,03	1,14	1,26

Source: Ministère de l'économie et des transports, Données relatives aux transports, aux services postaux et à la gestion des ressources en eau, 2001.

La réalisation des objectifs fixés dans la politique des transports nécessite la mise en place d'un mécanisme de financement prévisible et efficace ainsi que l'entretien et le développement des infrastructures dans les différents sous-secteurs.

Avant l'adhésion de la Hongrie à l'UE, l'ISPA et, ultérieurement, le Fonds de cohésion et les fonds structurels de l'UE ont accordé au pays des subventions non remboursables pour accélérer le développement et la modernisation des transports, mais l'utilisation de ces fonds exige comme préalable l'existence d'un appui financier d'une ampleur suffisante provenant de sources nationales.

Le réseau de transport de la Hongrie a subi de profondes mutations dans le cadre de la transformation socioéconomique commencée en 1990.

Le transport routier de marchandises est entièrement privatisé et est dominé par de petites entreprises, voire des microentreprises. Le parc de véhicules et les compétences professionnelles des entreprises intervenant dans le secteur du transit international sont comparables à ceux des concurrents de l'UE. En comparaison internationale, la densité du réseau de transport routier de voyageurs (lignes régulières) et la fréquence des services sont acceptables, même si la capacité de création de revenus de ce secteur est nettement inférieure à ce qu'elle est chez les concurrents d'Europe occidentale.

Grâce à la promulgation de lois pertinentes et à l'adoption de la législation communautaire, les différents modes de transport contribueront à créer un environnement concurrentiel compatible avec les règles de l'UE, qui sera caractérisé par la prise en compte des lois du marché et l'appui sur les principes de tarification, les subventions, les remises, les conditions d'exploitation et autres aspects réglementaires. L'UE préconise une concurrence réglementée dans le domaine des transports et, surtout, dans celui des services publics de transport de voyageurs.

La densité et l'état suffisants de l'infrastructure de transport ainsi que la qualité des services de transport amélioreront la compétitivité des secteurs de production, notamment l'agriculture et le tourisme.

LETONIE

Le transport constitue l'une des branches d'activité les plus importantes et les plus dynamiques de l'économie lettone. La position géographique favorable de la Lettonie – baignée par la mer Baltique – fait de ce pays l'une des principales liaisons de transport entre l'ouest et

l'est, d'où l'ordre de priorité accordé au développement des transports. Du reste, les principaux axes routiers, voies ferrées, ports maritimes et aéroports de la Lettonie ont déjà été inclus dans le réseau de transport transeuropéen (TEN). En outre, la Lettonie est traversée par deux corridors de transport paneuropéens (VIA BALTICA et VIA HANSEATICA).

Ces dernières années, le secteur des transports et des communications a représenté environ 15 % du PIB de la Lettonie. En 2002, ce secteur occupait 86 000 personnes, soit 8,7 % des effectifs totaux de l'économie nationale, et comptait 2 769 entreprises, soit 6,5 % du nombre total d'entreprises. La part des services de transport dans les dépenses des ménages n'a guère évolué récemment, s'établissant à environ 9,5 %. Les secteurs des transports, de l'entreposage et des communications ont bénéficié de 17,5 % du montant total des investissements étrangers.

Ces dernières années, on a constaté une stabilisation, voire une tendance à la hausse, du trafic voyageurs et marchandises.

Dans le cadre du développement du secteur des transports, la Lettonie est consciente de la nécessité de jouer un certain rôle dans la mise en place du Réseau transeuropéen intégré de l'UE.

LITUANIE

Il a été procédé à une analyse de l'impact de l'adhésion de la Lituanie à l'UE sur le développement économique, le PIB et les différents secteurs. En ce qui concerne le secteur des transports, l'analyse a montré que la valeur ajoutée engendrée progressera de 3,4 milliards de LTL.

S'agissant de la relation entre le transport et le développement économique, la Lituanie s'est attachée à mettre l'accent sur des mesures autres que des investissements, qui puissent contribuer à améliorer l'incidence des transports sur le développement économique sans qu'il y ait des effets négatifs sur l'environnement. À cet égard, les études et les travaux de recherche entrepris sont les suivants:

- Plan directeur des transports urbains de Vilnius (1993) et Plan directeur des transports urbains des principales villes lituaniennes (1996-1997). Ces plans directeurs ont pour but d'améliorer la situation des transports et d'atténuer les problèmes de congestion dans les principales villes du pays. Suite à l'élaboration de ces plans, des programmes de transports urbains sont en cours de mise en œuvre dans les principales villes lituaniennes (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai);
- Logistique et transport multimodal: systèmes de transport intelligents et concept d'interopérabilité pour le Centre logistique de Kaunas (2000). L'élaboration de ce concept répond au souci de promouvoir la position de la Lituanie en tant qu'acteur clef dans le transport de marchandises entre l'est et l'ouest. On envisage de mettre en place un centre logistique près de Kaunas, qui est stratégiquement situé à l'intersection des deux corridors de transports internationaux passant par la Lituanie. Le but recherché est double, à savoir, d'une part, promouvoir le transport intermodal en Lituanie et fournir des solutions pour la réduction de l'intensité de transport dans les zones urbaines et, d'autre part, offrir des services (à valeur ajoutée) aux opérateurs de transport et aux chargeurs;

- Étude de faisabilité concernant la nouvelle voie ferrée à écartement européen entre la frontière polonaise, Kaunas et le Centre multimodal. La construction du «Rail Baltica» est prévue en plusieurs phases, la fin de la première phase (Varsovie-Kaunas) devant intervenir en 2010. Pour cette phase, les deux possibilités ci-après sont à l'étude:
- Frontière polonaise-Mauručiai (73,5 km) et sa liaison au Corridor XI sur le tronçon Mauručiai-Kaunas;
- Frontière polonaise-Palemonas (96,5 km) et sa liaison au Corridor XI à la gare de Palemonas.

La construction de cette nouvelle voie ferrée ne garantit pas une augmentation automatique du trafic ferroviaire; il s'agit tout simplement de mettre en place l'infrastructure nécessaire. En effet, le flux de trafic dépend de facteurs qui échappent au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, notamment:

- Concurrence entre les centres logistiques;
- Évolution du marché mondial pour le vrac et le néovrac;
- Évolution du marché mondial pour les produits conteneurisés;
- Compétitivité du vrac et du néovrac lituanien sur les marchés mondiaux;
- Compétitivité du vrac et du néovrac de la Fédération de Russie et d'autres pays de la CEI sur les marchés mondiaux;
- Relations politiques entre la Lituanie et la Fédération de Russie ainsi qu'avec d'autres pays de la CEI.

Il convient toutefois de signaler que l'augmentation des flux de trafic ferroviaire favorisera le développement économique, sans pour autant nuire à l'environnement.

Dans le cadre d'un projet de 1991 concernant le Plan directeur, l'évaluation et l'organisation du port de Klaipėda, le chenal d'entrée au port a été dragué jusqu'à 14,5 m et le chenal interne jusqu'à 14 m. Ainsi, le port de Klaipėda peut aujourd'hui recevoir des navires d'un plus gros tonnage. Un terminal moderne, capable de recevoir des bateaux de la marine, a également été mis en service.

Les études en cours de préparation sont les suivantes:

- Étude du projet de développement portuaire en Lituanie, avec le concours du Gouvernement japonais. Cette étude servira de base à l'élaboration du prochain plan directeur du développement du port de Klaipėda jusqu'en 2025 et à l'estimation des principaux projets d'investissement. Les volets de l'étude sont les suivants:
- Analyse de la situation actuelle et examen des études connexes existantes;
- Enquêtes sur la conjoncture nationale;

- Rôle du port dans le développement économique national/régional;
- Élaboration d'un plan directeur pour 2025 et d'un plan de développement à court terme (2015);
- Étude de faisabilité et recommandations.

L'étude relative au développement du port devrait être menée à terme dans quelques mois.

ROUMANIE

Un réseau de transport efficace, des sources d'énergie suffisantes et un bon réseau de télécommunications constituent trois des piliers de la croissance économique. Le développement économique doit être compris comme un processus qui met en jeu les différentes forces économiques.

Le réseau de transport fait partie intégrante du système de production et de distribution. Une productivité élevée et une distribution de masse sont nécessaires au développement économique. Or, ni l'une ni l'autre ne sont possibles sans un système de transport efficace et relativement abordable. Force est donc de constater que le transport se trouve à la base du développement économique.

En permettant de satisfaire les besoins de mobilité de la population et d'accélérer la croissance économique du pays, le renforcement du secteur des transports apparaît comme un important moyen d'améliorer le niveau de vie des citoyens. La réalisation de cet objectif passe par le développement d'un secteur des transports de type commercial, orienté vers l'économie de marché, animé par des opérateurs compétitifs et efficaces et doté d'une infrastructure conforme aux normes européennes et mondiales de qualité, de sûreté et de sécurité.

Le taux de croissance des transports est en général de 2 à 3 % supérieur au taux de croissance du PIB; la part des activités de transport dans le PIB, qui se situe actuellement à 6 ou 7 %, passera à 9 ou 10 % à moyen terme.

Le développement socioéconomique qui a été obtenu dans le contexte de l'économie de marché a favorisé le développement du transport routier, au détriment du rail et des voies de navigation intérieures. Or, le transport routier est gourmand en énergie, pollue l'environnement, provoque de nombreux accidents et souffre de coûts élevés, d'où la nécessité de le remplacer par le transport intermodal en s'appuyant sur des mesures économiques d'ordre fiscal et tarifaire.

La prise en compte de considérations socioéconomiques conduit à l'application du principe pollueur-payeur. L'adoption de la notion de développement durable est aussi une des conséquences du développement économique dans le contexte de l'économie de marché.

Pour la Roumanie, l'adoption de la notion de développement durable représente un moyen fiable de planifier son développement, à moyen et à long terme, conformément aux intérêts de la nation et aux exigences de la coopération internationale.

Dans ce contexte, la politique nationale de développement durable du secteur des transports est axée sur les mesures générales ci-après:

- Marché intérieur: harmonisation législative et fiscale, libre concurrence, rénovation et modernisation des infrastructures et du matériel, amélioration de la qualité et diversification des services de transport;
- Développement du réseau de transport paneuropéen: poursuite des travaux de rénovation et de modernisation de l'infrastructure sur les corridors paneuropéens IV, VII et IX;
- Protection et préservation de l'environnement: mise en application de la notion de transport durable au moyen des techniques de transport, en tenant compte de la nécessité de protéger et de préserver l'environnement, systèmes de transport écologiques, promotion de la recherche-développement dans le domaine des véhicules à faible consommation et mise au point de techniques de substitution au transport.

La réalisation de ces objectifs stratégiques favorisera la modernisation du réseau de transport, qui sera ainsi relié aux réseaux européens; les autres effets positifs sont l'utilisation accrue d'une infrastructure modernisée, la réduction des dépenses actuellement élevées consacrées à l'entretien de l'infrastructure et l'atténuation de l'impact négatif sur l'environnement.

Le développement des transports aura également des avantages dans d'autres branches d'activité économique:

- Création d'emplois du fait des investissements étrangers directs dans les années à venir (concessions accordées pour la construction d'autoroutes);
- Accroissement du degré de mobilité locale de la main-d'œuvre, du fait de l'existence de services de navettes sur des distances de 20 à 40 km;
- Création de conditions d'une forte concurrence suite à l'entrée d'opérateurs étrangers sur le marché roumain (opérateurs portuaires, entreprises de transport intermodal et de logistique portuaire);
- Baisse du nombre des accidents grâce à l'amélioration du professionnalisme des travailleurs du secteur des transports et des niveaux de sécurité des véhicules.

L'avantage qu'offre un réseau de transport intégré et durable est que des sociétés plus développées seront en mesure de mettre au point et d'offrir des services plus efficaces, qui leur permettront de réduire les dépenses directes en matière de transport et les dotations en capital. Enfin, les consommateurs bénéficieront d'une réduction des prix et d'une amélioration de la qualité des produits.
