



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2005/11/Add.1
22 juin 2005

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-huitième session, 15 et 16 septembre 2005,
point 9 de l'ordre du jour)

**RÉALISATION PAR ÉTAPES DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE
DE TRANSPORTS**

Communication de la Lituanie et du Royaume-Uni

LITUANIE

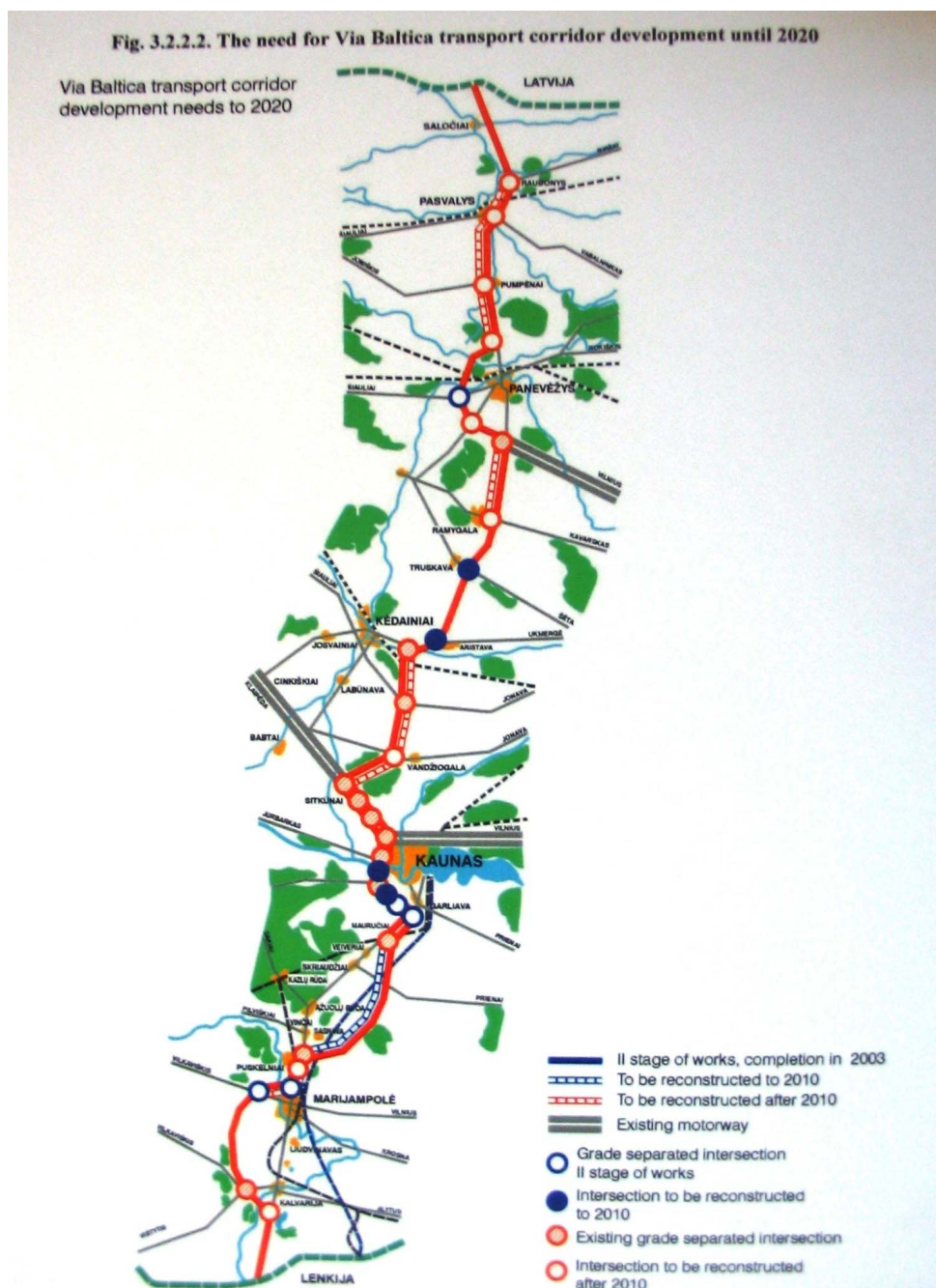
**Observations au sujet du projet de lignes directrices relatives à la réalisation par étapes
des projets d'infrastructure de transports**

On peut lire dans le document consacré au projet de lignes directrices que la méthode progressive « vise à scinder un projet en plusieurs phases et à prévoir des délais pour la réalisation et l'achèvement de chaque phase ». En raison d'un budget très limité, la politique de la Lituanie en matière de construction routière repose sur d'autres possibilités de financement. Étant un très petit pays, la Lituanie n'a pas les moyens d'engager simultanément la construction de toutes les routes, des systèmes de signalisation, des parcs de stationnement, etc. L'approche par étapes est donc utilisée de façon très générale en raison non seulement des problèmes d'infrastructures mais également des problèmes financiers. Les routes lituaniennes ne souffrent pas des mêmes problèmes d'encombrement que celles d'Europe occidentale, mais le trafic est en augmentation et les prévisions montrent qu'il faudra construire de nouvelles routes ou moderniser les routes existantes.

Dans de nombreux cas, l'approche choisie repose sur les tendances actuelles. La Lituanie cherche à encourager le transport intermodal et multimodal, mais il n'existe pas de prévision précise concernant, par exemple, le trafic par voie ferrée, qui dépend de nombreux facteurs internes et externes. *Une approche progressive* offre la possibilité de développer un projet en plusieurs phases en fonction des besoins.

Les différentes phases de la construction jusqu'en 2020 de la Via Baltica (tronçon I), brièvement décrites ci-dessous, offrent un bon exemple d'une telle application progressive.

Figure 1. Étapes de la construction de la Via Baltica (en anglais seulement)



Il s'agit d'un projet de mise à niveau de différents tronçons pour faire face au développement prévu du trafic et de prévenir ainsi les problèmes. Par exemple, les tronçons allant de 9,6 à 38,7 m (voir carte: ligne en tirets rouge depuis Pasvalys) ont actuellement une chaussée d'une largeur de 9 m conforme aux prescriptions techniques de la catégorie II. Compte tenu des prévisions de développement du trafic, ces tronçons, qui sont les plus étroits, devront être élargis au cours des années 2014-2018. Comme par ailleurs ils devront également être renforcés dans le cadre du programme de développement du couloir routier, il a été décidé de procéder aux deux opérations en même temps. La largeur de la chaussée sera portée à 11,5 m et répondra aux prescriptions des catégories techniques I et AM pour les routes à une voie. Puis, environ 10 ans après, lors du passage dans une catégorie technique supérieure, une seconde voie sera construite sans qu'il soit nécessaire d'intervenir sur la voie existante.

Les lignes rouges et bleues correspondent aux travaux de la première étape (renforcement de la chaussée, construction de nouvelles routes, voies de contournement, etc.) terminés en 2000 et de la deuxième phase (contournement de Kaunas par l'ouest, etc.) terminés en 2003.

Les intersections à reconstruire sont signalées. Un cercle bleu indique les intersections terminées au cours de la seconde phase des travaux, un disque bleu les intersections qui seront reconstruites en 2010, un cercle orange entouré de rouge indique les intersections à différents niveaux (certaines ont été reconstruites au cours de la première phase) et enfin un cercle rouge représente les intersections qui seront reconstruites après 2010.

ROYAUME-UNI

Les lignes directrices devraient faire référence à la nécessité de tenir compte des perturbations que provoquera la construction d'une deuxième voie, et dont le coût devrait être incorporé au calcul coûts-avantages pour que l'évaluation soit exhaustive.

Il est fait référence au début de la note à la dimension spatiale d'une réalisation par étapes, mais cet aspect n'est pas traité dans le projet de lignes directrices.

Le Département des transports publie des conseils quant à la façon de tenir compte de l'interdépendance entre divers programmes. Plus de détails peuvent être obtenus à l'adresse suivante: http://www.dft.gov.uk/stellent/gruops/dft_econappr/documents/page/dft_econappr_504874.pdf.
