



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.1  
31 mai 2002

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

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

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

Additif 1

Communication des Gouvernements lituanien et turc

*Note:* À sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs, faisant droit à une précédente décision prise lors de sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de distribuer le questionnaire sur les principaux critères concernant la détermination des faits nouveaux et importants survenus dans le domaine des transports intérieurs des pays membres et présentant un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

\* \* \*

## LITUANIE

### A. Politique générale des transports

L'adhésion à l'Union européenne constitue l'un des objectifs stratégiques de la politique étrangère et intérieure de la Lituanie. La réalisation de cet objectif exigera des changements fondamentaux dans tous les domaines.

Les principales tendances de la politique des transports se caractérisent depuis plusieurs années par leur stabilité. Elles sont exposées dans le programme gouvernemental pour la période 2002-2004, lequel, étant donné la situation géographique de la Lituanie, prévoit la mise en valeur des possibilités de développement des services de transit et la mise en place d'un cadre juridique favorable aux services de transport. Les objectifs de la politique des transports de la Lituanie ainsi que les activités correspondantes sont également définies dans la Stratégie de développement des transports et du transit en Lituanie à l'horizon 2015, dans le Programme de préadhésion à l'Union européenne et dans le Plan stratégique du Ministère des transports et des communications.

Le Gouvernement accorde une attention particulière à la mise en œuvre des priorités définies dans le cadre du partenariat pour l'adhésion, notamment: harmonisation technique, sécuritaire et fiscale dans le transport routier; restructuration des chemins de fer et renforcement de l'administration ferroviaire; renforcement de l'administration maritime et questions de sécurité; restructuration administrative de l'aviation civile.

Les principales priorités du secteur des transports sont les suivantes:

- Développement du réseau de transport transeuropéen grâce à l'amélioration progressive du niveau technique des infrastructures;
- Intégration au marché des services de transport de l'UE en appliquant les principes de l'économie de marché à tous les modes de transport et en favorisant une concurrence loyale entre les opérateurs;
- Réforme institutionnelle visant à rendre plus efficace la gestion des transports par les pouvoirs publics;
- Libéralisation du marché des transports: priorité sera donnée à la promotion des initiatives privées, dans le but d'attirer les investissements dans les transports et la logistique;
- Promotion des services de transit, en assurant l'interopérabilité, en donnant la priorité au développement global des technologies et des services de transport et en renforçant les relations internationales avec les pays limitrophes et des pays plus lointains;
- Mise en place de moyens de transport sûrs et écologiques;

- Harmonisation de la législation lituanienne avec celle de l'UE (dernière phase: mise en œuvre).

### **Aspects économiques, techniques et opérationnels**

Le développement du transport combiné, reposant principalement sur le transport ferroviaire et de courtes liaisons maritimes, figure en bonne place dans la mise en œuvre de la politique lituanienne des transports. Comme mesure d'encouragement, l'État a prévu des subventions en faveur de l'aménagement de terminaux de transport combiné le long des corridors internationaux (dans le port maritime de Klaipeda et au point de passage de la frontière avec la Pologne, c'est-à-dire sur le tronçon ferroviaire Sestokai-Mockava). Concrètement, les opérations de transport combiné en Lituanie passent par le port maritime de Klaipeda, les modes concernés étant les transports maritimes, les chemins de fer et la route. Les descriptifs du projet de construction d'une voie ferrée à écartement européen depuis la frontière avec la Pologne jusqu'à Kaunas, assorti d'un centre logistique pour les marchandises, sont en cours d'élaboration.

Afin de promouvoir son rôle de premier plan dans le transport de marchandises entre l'est et l'ouest, la Lituanie envisage de construire un centre logistique près de Kaunas, point stratégique idéalement situé à l'intersection des deux corridors de transport international I et IX traversant la Lituanie et carrefour des trafics nord-sud et est-ouest. Ce centre logistique a pour vocation, d'une part, de promouvoir le transport international en Lituanie et, d'autre part, de tirer des avantages de l'important trafic transitant actuellement par la Lituanie en offrant des services (à valeur ajoutée) aux opérateurs de transport et aux chargeurs. On prévoit de construire une voie ferrée à écartement européen entre la Lituanie et la Pologne de façon à relier la zone industrielle de Kaunas au réseau ferroviaire d'Europe centrale, ce qui renforcera sans aucun doute le corridor ferroviaire I grâce à la mise en place du corridor de transport le plus à l'est d'une Union européenne élargie.

Sur le tronçon ferroviaire Kaišiadorys-Šiauliai, qui est commun aux corridors I et IX, les travaux de rénovation des systèmes et des équipements de télécommunication, de signalisation et d'alimentation électrique ainsi que de reconstruction des ponts et viaducs ont commencé en 2001, dans le cadre d'un projet ISPA financé par l'UE. La fin de ces travaux est prévue en 2004.

La mise en place du système d'échange à écartement automatique, dont les travaux sont actuellement en cours à la frontière avec la Pologne, et l'amélioration des normes techniques des routes permettront le développement du transport ferroviaire et combiné de voyageurs.

En ce qui concerne le transport combiné, les prescriptions des principaux règlements et autres textes régissant le secteur des transports sont dans une large mesure conformes aux exigences de l'UE, notamment pour ce qui est:

- De l'accès au marché et à la profession;
- De la concurrence loyale;
- Des paramètres techniques des moyens de transport et des unités de charge;

- De l'organisation de la surveillance technique;
- De la protection de l'environnement et de la sécurité de la circulation.

Les activités de transport sont régies par plus de 600 textes législatifs de l'Union européenne. Dès 1995, on a commencé à rédiger les textes législatifs conformément aux recommandations de l'UE énoncées dans le Livre blanc de 1992. Aussi les textes adoptés après 1996 sont-ils en général alignés sur les dispositions de la législation de l'UE. Dans le domaine des transports, l'essentiel de la législation nationale en vigueur est en tout ou en partie conforme à celle de l'UE. Les années 2000 et 2001 ont vu l'adoption de nouvelles lois relatives à l'aviation, à la sécurité de la circulation routière, au transport de marchandises dangereuses par route, chemin de fer et voie de navigation intérieure, ainsi que de textes portant amendement du code de la route. L'application de cette législation facilitera l'amélioration des conditions opérationnelles pour les transporteurs, favorisera une concurrence loyale entre eux, garantira la sûreté et la sécurité et assurera la protection de l'environnement.

### **Infrastructure**

La Lituanie reste déterminée à assurer en priorité l'intégration de son système de transport au réseau de transport paneuropéen conformément aux recommandations adoptées à la Conférence de Helsinki en 1994 et compte tenu de l'importance capitale que revêt ce processus pour l'intégration de la Lituanie à l'Union européenne. Aujourd'hui, l'essentiel des investissements (environ deux tiers de l'ensemble des investissements dans les infrastructures de transport) va à la reconstruction et à la modernisation des ouvrages dans le cadre du processus TINA (le long des corridors I et IX). Ces corridors sont les suivants:

#### Routes:

- Corridor I: Kalvarija (frontière entre la Pologne et la Lituanie)-Marijampole-Kaunas-Kedainiai-Panevezys-Salociai (frontière entre la Lituanie et la Lettonie), avec l'embranchement Panemune (frontière avec la région de Kaliningrad)-Taurage-Kryzkalnis-Šiauliai-Kalviai (frontière entre la Lituanie et la Lettonie);
- Corridor IX: Medininkai (frontière entre la Lituanie et le Bélarus)-Vilnius-Kaunas-Klaipeda, avec l'embranchement Kybartai (frontière avec la région de Kaliningrad)-Marijampole-Kaunas.

#### Chemins de fer:

- Corridor I: Mockava (frontière entre la Pologne et la Lituanie)-Kazlu Ruda-Kaunas-Radviliskis-Šiauliai-Sarkiai (frontière entre la Lituanie et la Lettonie), avec l'embranchement Pagegiai (frontière avec la région de Kaliningrad)-Radviliskis;
- Corridor IX: Kena (frontière entre la Lituanie et le Bélarus)-Vilnius-Kaišiadorys-Radviliskis-Šiauliai-Kretinga-Klaipeda, avec l'embranchement Kybartai (frontière avec la région de Kaliningrad)-Kazlu Ruda-Kaunas-Kausiadorys.

Durant les travaux menés dans le cadre du processus TINA, la Lituanie a défini comme suit le réseau TINA sur son territoire:

- 1 100 km de voies ferrées;
- 1 617 km de routes;
- 3 aéroports;
- 1 port maritime;
- 1 port fluvial;
- 2 terminaux.

Dans le cadre du processus TINA, la Lituanie s'est fixé les principaux objectifs suivants:

- Interconnexion entre les réseaux de transport nationaux et les réseaux transeuropéens;
- Promotion d'une mobilité durable sur les segments nationaux du réseau d'importance internationale (en particulier aux points de franchissement des frontières);
- Garantie de l'interopérabilité: charge à l'essieu, dimensions, écartement, voltage, système de freinage dans les chemins de fer, pollution, etc.

En 2001, les investissements consacrés à la modernisation de l'infrastructure de transport se sont élevés à 72,4 millions d'euros (financés à partir du Programme d'investissement de l'État). Le 9 octobre 2001, le projet d'investissement concernant l'amélioration de la route d'accès à l'aéroport international de Vilnius, financé par le programme Phare, a été mené à bien. Les investissements consentis dans le cadre de ce projet pour la reconstruction de la route et la construction de viaducs se sont élevés à 1,2 million d'euros.

Durant la période considérée, la Lituanie a déposé auprès de la Commission européenne six demandes d'assistance dans le cadre de l'ISPA pour les secteurs routier et ferroviaire et une demande d'assistance technique pour le secteur ferroviaire. Le coût total des sept projets concernés s'élève à 128 millions d'euros. La Commission européenne s'est engagée à financer six projets, à hauteur de 34,7 millions d'euros provenant du budget de l'ISPA pour l'exercice 2000 et de 15 millions d'euros du budget de l'ISPA pour l'exercice 2001.

La première phase du programme Via Baltica sur le territoire lituanien a été menée à bien: 71 km de routes ont été construits, 103 km de routes ont été reconstruits ou renforcés, 5 ponts et 7 viaducs ont été construits, rénovés ou renforcés, de nouveaux équipements de sécurité de la circulation ont été mis en place, 10 km de voies piétonnes et de pistes cyclables ont été aménagés, 7,5 km de clôtures ont été réparés et 11 passages à niveau ont été reconstruits. La deuxième phase est actuellement en cours et tout indique que les travaux devraient être achevés au cours de la période 2004-2006, grâce à une éventuelle aide supplémentaire.

Aujourd'hui, les principales priorités en matière d'investissement sont les suivantes:

Secteur routier:

- Achever la reconstruction de la route Via Baltica;
- Rénover et renforcer la chaussée sur les routes Vilnius-Klaipeda, Vilnius-Panevezys-Šiauliai-Klaipeda;
- Construire la rocade sud de la ville de Vilnius;
- Reconstruire la route Šiauliai-Taurage;
- Construire de nouveaux échangeurs.

Secteur ferroviaire:

- Accroître la vitesse des trains jusqu'à 160 km/h sur le tronçon Vilnius-Klaipeda;
- Moderniser la signalisation, l'alimentation électrique et les télécommunications sur les grandes lignes;
- Construire une voie ferrée à écartement européen entre la frontière polonaise et Kaunas (avec un centre logistique).

Aéroports:

- Reconstruire et moderniser les infrastructures suivantes:
  - Pistes;
  - Éclairage;
  - Systèmes de signalisation et de navigation.

L'infrastructure routière lituanienne n'a pas besoin de construction de nouvelles routes dans le cadre du processus TINA, ce qui fait que les priorités en matière d'investissement vont à la reconstruction et à la modernisation du réseau existant. En revanche, des investissements beaucoup plus lourds doivent être consentis dans l'infrastructure ferroviaire.

Les investissements sont axés sur la rénovation et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (53 %), la reconstruction de routes (22 %), l'aménagement du port maritime de Klaipeda (20 %) et les aéroports internationaux (5 %). Il convient de noter que l'infrastructure existante, déjà confrontée à la croissance du trafic voyageurs et marchandises (y compris les flux de transit), fait l'objet de travaux d'amélioration conformément aux normes internationales.

Le coût total de la mise en œuvre du programme TINA jusqu'en 2015 s'élève à 2,3 milliards d'euros, répartis comme suit:

- Modernisation du réseau ferroviaire: 1 229 860 000 euros;
- Routes: 516 950 000 euros;
- Ports maritimes: 460 740 000 euros;
- Aéroports: 92,5 millions d'euros.

## B. Statistiques

### a) PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS, 1999-2001

(moyenne annuelle; en milliers)

	1999	2000	2001	2005
Transport et stockage, total	84,6	81,1	74,0	64,0
dont: transport ferroviaire	16,7	15,6	14,3	10,411
transport routier	44,8	44,8	40,0	35,0
transport par oléoduc	0,3	0,27	0,3	0,3
transport par voie navigable	0,17	0,16	0,14	0,11

### b) TRAFIC VOYAGEURS PAR MODE DE TRANSPORT PUBLIC, 1999-2001

(en millions de passagers-kilomètres)

	1999	2000	2001	2005
Total	3 412	2 767	2 652,2	2 767,0
Transport ferroviaire*	745	611	532,8	623
Transport (public) routier	2 665	2 154	2 118	2 142
Par autobus	2 096	1 666	1 617	1 634
Par trolleybus	569	489	501	508
Transport par voie navigable	2	2	1,4	2,0
Transport aérien	0,0	0,0	0,0	0,0

\*Note: Il n'existe pas de tramway, de métro ni de transport ferroviaire urbain en Lituanie.

## c) FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES, 1999-2001

(en millions de LTL)

	1999	2000	2001	2005
Transport ferroviaire	126,6	74,3	70,83	145,2
Transport routier	329,0	314,8	138,7	345,3
Transport par oléoduc	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
Transport par voie navigable	1,0	0,7	1,1	2,8
Transport aérien	23,0	14,3	2,0	15,0

## d) TRAFIC DE MARCHANDISES PAR MODE DE TRANSPORT, 1999-2001

(en millions de tonnes-kilomètres)

	1999	2000	2001	2005
Total	18 219	20 145	21 087,2	n.c.
Transport ferroviaire	7 849	8 918	7 741	9 022
Transport routier	7 740	7 769	8 048	8 660
Transport par voie navigable	3	0,7	0,6	0,7
Transport par oléoduc	2 627	3 457	4 779,6	n.c.

## e) RÉSEAU DE VOIES FERRÉES ET DE ROUTES, 1999-2001

(au 31 décembre; en kilomètres)

	1999	2000	2001
Voies ferrées exploitées	1 905	1 905	1 695,8
dont: lignes électrifiées	122	122	122
1 520 mm d'écartement	1 806,6	1 811,9	1 674
1 435 mm d'écartement	21,8	21,8	21,8
Routes	73 650	75 243	76 000
Autoroutes	417	417	417
Voies navigables	788	833	833
dont: voies régulièrement utilisées pour le transport	369	380	380
Oléoducs exploités	500	500	500



f) MATÉRIEL DE TRANSPORT

(au 31 décembre)

	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Locomotives	286	278	265
Wagons des entreprises ferroviaires	10 465	10 117	10 038
Capacité des wagons de marchandises, en milliers de tonnes	650,1	637,1	635,9
Automotrices	65	63	63
Véhicules ferroviaires pour passagers	572	563	537
dont: voitures	258	258	232
Automotrices et remorques d'automotrice	314	305	305
Wagons-lits	197	197	185
Voitures-salon	361	361	342
Nombre d'autobus	15 590	15 069	n.c.
Nombre de camions et de tracteurs routiers	96 576	98 613	n.c.
Flotte de bateaux de navigation intérieure, total	89	89	n.c.
dont: bateaux de transport de marchandises	21	22	n.c.
Capacité de transport de la batellerie, en tonnes	10 230	10 310	n.c.
Nombre de voitures particulières	1 021 795	1 097 797	n.c.

## TURQUIE

### I. Politique générale des transports

Située entre l'Asie et l'Europe, la Turquie est un carrefour d'échanges. Le secteur des transports a un rôle important dans l'économie, étant donné que le pays a trois façades maritimes et s'étend sur 814 578 km<sup>2</sup>. En outre, le taux d'accroissement de la population est très élevé, soit 1,6 % en moyenne. On estime que la population turque devrait atteindre 83,4 millions d'habitants en 2022. Cet accroissement de la population, conjugué à la mondialisation, stimulera la mobilité et, par conséquent, accroîtra les besoins de transport.

En Turquie, le secteur des transports repose sur les modes suivants: route, rail, transport maritime, transport aérien et pipelines. Il n'existe pas de transport par voies d'eau intérieures, hormis les opérations de transbordeur sur le lac Van.

Le transport a été la locomotive et le principal responsable de la croissance économique, de la compétitivité et de l'emploi. Aujourd'hui, il reste le moteur des échanges nationaux/internationaux et du tourisme.

De la fondation de la République en 1923 jusqu'aux années 50, les chemins de fer ont été la principale locomotive du développement économique de la Turquie. De 4 000 km dans les années 20, le réseau ferroviaire est passé à environ 7 000 km, grâce aux politiques nationales favorables au rail appliquées durant les deux premières décennies. L'expansion du réseau était censée faciliter l'écoulement des produits de base essentiels au développement économique du pays.

Après les années 50, la politique des transports a été modifiée: l'accent a été mis sur le transport routier, ce qui a entraîné le développement rapide du réseau routier national. Celui-ci est passé de 18 000 km en 1920 à 62 364 km en 1998, dont 1 528 km d'autoroutes, 31 320 km de routes nationales et 29 516 km de routes départementales, sans compter les pistes villageoises et les routes de forêt.

Au cours des dernières décennies, le développement du transport routier a en outre été encouragé par trois facteurs:

- Développement rapide de l'industrie automobile locale après les années 70;
- Programme d'investissement dans les infrastructures, se traduisant par la construction de 1 300 km d'autoroutes dans les années 80;
- Incapacité des gouvernements successifs d'adopter des politiques qui permettraient à la régie publique des chemins de fer de faire face avec efficacité à la concurrence sur un marché des transports dominé par les opérateurs privés.

Sur le plan intérieur, le transport de marchandises a été dominé par la route, avec une part de 89,1 % en 1999, contre 4,36 % pour les chemins de fer, 4,76 % pour les transports maritimes et 0,18 % pour le transport aérien. En Turquie, 96 % du trafic intérieur de voyageurs se fait par route.

En ce qui concerne les échanges internationaux, les transports maritimes représentent 85,4 % du trafic, la route 12,5 %, les chemins de fer et d'autres modes de transport 1,7 % et le transport aérien 0,4 % (chiffres de 1997). En ce qui concerne la valeur du commerce extérieur, les transports maritimes viennent en tête avec une part de 46,5 %, suivis de la route avec 41,5 %, du transport aérien avec 9,8 % et des chemins de fer et autres modes avec 2,2 % (chiffres de 1997).

## 1. Situation actuelle des modes de transport

### 1.1 Transport routier

Le réseau routier turc est long de 509 771 km. Les détroits du Bosphore (à la pointe septentrionale de la mer de Marmara) et des Dardanelles (à la pointe méridionale) marquent la ligne de partage entre les territoires européen et asiatique de la Turquie. Aujourd'hui, deux ponts suspendus routiers enjambent le détroit du Bosphore, à savoir le pont Fatih Sultan Mehmet et le pont du Bosphore. Des travaux de construction d'un tunnel ferroviaire sous le Bosphore sont en cours.

TABLEAU 1: RÉSEAU ROUTIER TURC, 1998 (KM)

	Revêtues	En terre	Non carrossables	Total
Autoroutes	1 528	–	–	1 528
Routes nationales	30 926	81	313	31 320
Routes régionales	27 570	1 120	826	29 516
Pistes villageoises	–	200 897	46 953	319 448
Routes de forêt	21 475	106 484	–	127 959
TOTAL	81 499	308 582	48 092	509 771

Source: Rapport du Comité des transports routiers, Conseil des transports, 1998

Un réseau de routes internationales, appelées Routes E, sillonne le pays de l'ouest à l'est et du nord au sud.

Comme dans les autres pays, les infrastructures sont dissociées des opérations de transport routier. L'État est entièrement responsable de la construction et de l'entretien de l'infrastructure routière, par l'intermédiaire de la Direction générale des routes, qui relève du Ministère des travaux publics et du logement. Quant à l'exploitation du réseau, elle est entièrement aux mains des privés.

Plus de 5 millions de voitures particulières sont immatriculées en Turquie, tandis que le nombre total de véhicules routiers dépasse 9 millions. Le taux d'accroissement du parc automobile est élevé, du fait de l'augmentation des véhicules fabriqués localement ou importés et de la hausse du revenu disponible.

L'octroi de licences pour le transport interurbain de voyageurs sur des routes de plus de 100 km est du ressort du Ministère des transports, conformément aux règlements en la matière. On compte 571 opérateurs d'autobus privés, dont le parc s'élève à 9 587 autobus, soit une capacité totale de 414 451 sièges.

Le transport régional de passagers sur des routes de moins de 100 km est soumis à l'autorisation et au contrôle des gouvernorats et des municipalités.

Les licences pour le transport international de voyageurs par route sont également délivrées par le Ministère des transports. Pour le transport interurbain de voyageurs, on compte 154 opérateurs d'autobus privés, dont le parc s'élève à 1 385 autobus, soit une capacité totale de 68 080 sièges.

Il n'existe pas de règlement régissant le transport intérieur de marchandises par route. Selon les derniers chiffres du Ministère de l'intérieur, 650 331 camions et 877 591 camionnettes sont en circulation. Toutefois, un projet de loi sur le transport routier a été élaboré par la Direction générale des transports routiers et soumis à l'Assemblée nationale pour adoption. La Direction générale des transports routiers verra sa compétence élargie et ses effectifs renforcés, afin qu'elle puisse réaliser les objectifs de la politique des transports.

Il a été mis en place au sein du Ministère des transports un centre de surveillance électronique chargé, en concertation avec les directions régionales, les postes frontière et l'Association des transporteurs internationaux, de rassembler des données statistiques sur les mouvements de passagers et de marchandises sur route.

Des certificats EURO 1, EURO 2 et EURO 3 de la CEMT ont été décernés aux opérateurs de camions «verts et sûrs» et «plus verts et plus sûrs», qui respectent les normes énoncées dans les résolutions de la Conférence européenne des ministres des transports. Il s'agit de réduire l'impact sur l'environnement des véhicules de transport international de marchandises par route et d'encourager l'utilisation des véhicules mentionnés plus haut.

Selon les données de l'Institut national de la statistique pour l'année 2000, le mode routier représente 95,2 % du trafic international de voyageurs et 89,9 % de celui des marchandises.

Le secteur du transport international de marchandises compte 897 opérateurs, 21 083 remorques, 24 748 semi-remorques et 4 179 camions, soit une capacité totale de 852 944 tonnes.

## **1.2 Transport ferroviaire**

Les chemins de fer et sept ports maritimes majeurs sont exploités et entretenus par la Régie turque des chemins de fer (TCDD), organisme public entrant dans la catégorie des entreprises économiques d'État. La construction de nouvelles voies ferrées et de nouveaux ports maritimes relève de la DLH (Direction générale de la construction de voies ferrées, de ports et d'aéroports) au sein du Ministère des transports.

Aujourd'hui, la TCDD fournit des services de transport de voyageurs et de marchandises sur un réseau ferroviaire très étendu. Ce faisant, elle est confrontée à la concurrence acharnée du transport routier, dirigé par les opérateurs privés agressifs dans leurs stratégies commerciales,

qui répondent immédiatement aux besoins du client et réduisent les coûts au minimum. En revanche, la capacité de la TCDD de fournir des services ferroviaires efficaces et compétitifs à un coût financier acceptable est limitée par le cadre réglementaire régissant ses opérations.

Les effectifs du secteur ferroviaire, y compris des trois filiales qui fabriquent les locomotives et le matériel roulant, se chiffrent à plus de 45 000.

Conformément à l'Accord AGTC, les lignes ferroviaires de la TCDD ci-après sont acceptées parmi les lignes internationales de transport combiné:

- E70 Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
- E702 Ankara-Kapiköy (Razi-Iran)
- E704 Ankara-Nusaybin (Kamislî-Syria)
- E704 Mersin-Adana-Iskenderun-Nusaybin
- E702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy
- E702 Bandirma-Ankara-Kapiköy

### **1.3 Ports maritimes**

Avec ses trois façades maritimes, la Turquie a le privilège de disposer de ports stratégiques dans une région qui connaît un développement très rapide. Ses 8 333 km de côtes comptent 8 grands ports publics, 10 jetées publiques, 50 petites jetées municipales et 59 ports privés spécialisés appartenant à des complexes industriels. Sept grands ports publics (Derince, Bandirma, Mersin, Iskenderun, Samsun, Haydarpasa et Izmir), tous reliés au réseau ferroviaire, sont exploités par la TCDD. Quant au port de Trébizonde, en cours de privatisation, il est exploité par l'Organisation maritime turque (TDI).

Les ports de Haydarpasa, Mersin, Bandirma, Iskenderun, Samsun et Derince ont été enregistrés comme ports internationaux et terminaux de conteneurs dans l'Accord AGTC.

TABLEAU 2: CAPACITÉ DES PORTS DE LA TCDD

Ports	Navires/Année		Manutention (en milliers de tonnes)		
	Marchandises	Voyageurs	Marchandises vrac sec	Conteneurs	Total
Haydarpasa	2 651	–	2 834	3 082	5 916
Derince	1 105	–	1 799	–	1 799
Samsun	1 130	–	2 189	–	2 189
Mersin	2 650	623	2 639	2 855	5 494
Iskenderun	640	–	3 224	–	3 224
Bandirma	1 037	3 240	2 636	–	2 636
Izmir	2 389	1 246	1 469	4 082	5 551
TOTAL	11 602	5 109	16 790	10 019	26 809

Source: Statistiques annuelles de la TCDD, 1999.

Les ports de Haydarpasa, d'Izmir et de Mersin sont les plus grands de Turquie du point de vue de la capacité annuelle de manutention et du nombre de navires par an.

Les principaux groupes de produits manutentionnés dans les ports de la TCDD sont le vrac sec, les conteneurs, le vrac liquide et les marchandises diverses.

En 2001, le volume des marchandises chargées au port de la TCDD se chiffrait à 18 176 000 tonnes et celui des marchandises déchargées à 16 435 000 tonnes.

#### 1.4 Transport aérien et aéroports

Suite à l'adoption par le Parlement, en 1983, de la loi n° 2920 relative à l'aviation civile, le secteur turc de l'aviation a enregistré des progrès importants. En effet, outre la modernisation et l'amélioration des normes de service de la compagnie Turkish Airlines (THY), société publique appartenant à 100 % à l'État, on a assisté à une augmentation du nombre d'opérateurs de compagnies privées. La compagnie Turkish Airlines reste le plus grand opérateur, mais des parts de son capital seront mises en vente dans un futur proche. Le pays compte huit opérateurs de compagnies aériennes privées. Parallèlement à cette évolution, la part de marché du transport aérien s'est améliorée. Il n'existe pas de libre concurrence pour les vols domestiques, étant donné que le principal opérateur est le Gouvernement et que ses investissements sont actuellement couverts par l'État.

En 1998, 90 % des mouvements totaux et 99,6 % des mouvements internationaux ont été enregistrés par les huit plus importants aéroports internationaux du pays, à savoir Atatürk, Esenboğa, A. Menderes, Antalya, Dalaman, Adana, Trébizonde et Milas-Bodrum.

Les opérations aéroportuaires relèvent de la DHMI (Direction générale des opérations des aéroports d'État), entreprise économique d'État qui, à l'instar de la TCDD, relève du Ministère des transports. Le nombre des aéroports exploités par la DHMI s'élève à 40, dont 10 aéroports internationaux.

TABLEAU 3: NOMBRE D'AÉROPORTS EN TURQUIE

Type d'aéroports	Nombre
Internationaux et domestiques	10
Domestiques et charters	10
Domestiques	20
TOTAL	40

Source: DHMI (Direction générale des opérations des aéroports d'État).

Le trafic enregistré en 2001 s'est chiffré à 10 057 808 pour les aéroports domestiques, 23 562 640 pour les aéroports internationaux, soit un total de 33 620 448. Par rapport à l'année 2000, ce chiffre représente une baisse de 4 %.

La construction de nouveaux aéroports relève de la DLH (Direction générale de la construction de voies ferrées, de ports et d'aéroports) au sein du Ministère des transports; une fois leur construction achevée, les nouveaux aéroports sont transférés à la DHMI pour leur exploitation.

En Turquie, les activités de transport sont menées par plusieurs ministères et organisations, ce qui fait que les décisions y afférentes sont prises par différentes autorités, sans qu'il y ait une instance chargée de coordonner et d'intégrer ces décisions. Cette fragmentation du pouvoir décisionnel, ajoutée à l'absence d'une politique générale des transports, a un effet négatif sur l'efficacité et la durabilité du secteur des transports.

La plupart des opérateurs et des responsables des infrastructures des secteurs ferroviaire, aérien, routier et maritime sont des organismes publics. En effet, l'État joue un rôle majeur dans le secteur des transports, ce qui pèse sur les coûts et entraîne une tarification inadaptée. Il importe par conséquent de redéfinir le rôle de l'État, notamment en le limitant à ses aspects réglementaires.

Afin de résoudre ces problèmes et de définir la politique des transports de la Turquie, des travaux préliminaires sont en cours en vue de l'élaboration d'un plan directeur des transports, sous la coordination du Ministère de tutelle. Par ailleurs, des activités de restructuration sont en cours, l'objectif étant d'améliorer l'efficacité des organismes publics du secteur des transports.

## II. Aspects économiques, techniques et opérationnels

### Transport maritime de conteneurs

Des services de transport de conteneurs sont assurés dans les ports de la TCDD ainsi que dans les ports privés situés dans le golfe d'Izmit et à Ambarli (région de Marmara). Des ports privés de conteneurs sont également en construction dans la même région. En 1998, le volume total de conteneurs manutentionnés a atteint 700 000 EVP/TEU. La conteneurisation a fortement progressé ces 10 dernières années et excède aujourd'hui le volume des marchandises diverses dans chaque port; cependant, 95 % des conteneurs en provenance ou à destination des ports sont transportés par des véhicules routiers. Afin d'attirer ce trafic vers le rail, la TCDD a entrepris des études sur les stratégies de transport combiné et cherche à faire du mode ferroviaire un outil indispensable du transport porte à porte. Des études sont en cours en vue de l'installation de nouveaux centres intérieurs de conteneurs.

La hausse soutenue du transport maritime de conteneurs est due pour une bonne part au tonnage manutentionné aux ports de la TCDD d'Izmir, de Mersin et de Haydarpaşa.

En 1998, le trafic de conteneurs a atteint 1 347 000 EVP/TEU; le taux de croissance au cours de la dernière décennie s'est établi à une moyenne annuelle de 26,6 %. Aujourd'hui, le transport de conteneurs est devenu la norme du commerce international. Par conséquent, l'élaboration d'une stratégie en matière de conteneurisation est essentielle au développement de ce secteur sophistiqué auquel aspire la Turquie.

TABLEAU 4: TRAFIC DE CONTENEURS DANS LES PORTS MARITIMES TURCS

	1994	1995	1996	1997	1998
	(en milliers de tonnes)				
Tous ports confondus	3 780	7 323	9 073	11 791	13 077
Ports de la TCDD	5 480	6 862	8 428	9 659	9 723
Ports de la TCDD (EVP/TEU)	588 341	715 239	874 121	1 001 692	972 167

*Source:* Statistiques annuelles de la TCDD, étude sur le Plan directeur du développement des ports à l'échelle nationale, mars 2000.

Plus de 70 % des conteneurs maritimes sont manutentionnés dans les ports de la TCDD.

La conteneurisation devrait connaître une demande croissante dans un avenir proche, et l'on prévoit que le trafic atteindra 6 millions d'EVP/TEU à l'horizon 2020.



TABLEAU 5: PRÉVISIONS DU TRAFIC DE CONTENEURS DANS  
LES PORTS MARITIMES TURCS (en EVP/TEU)

	1998 (chiffre effectif)	2010	2015	2020
Tous ports confondus	1 345 000	3 380 000	4 500 000	6 000 000

Source: Étude sur le Plan directeur du développement des ports à l'échelle nationale, mars 2000.

### III. Infrastructure

Le transport revêt une grande importance pour la croissance économique, la mobilité des travailleurs, les consommateurs et la compétitivité de la Turquie. Il est, par conséquent, essentiel que ses services soient fournis et utilisés de la manière la plus efficace possible. La réalisation de cet objectif dépend, entre autres facteurs, des redevances demandées aux usagers des infrastructures et des ressources disponibles pour financer les investissements.

Il devient de plus en plus difficile de compter uniquement sur le budget de l'État pour financer les infrastructures de transport, étant donné que la Turquie doit faire face à des obligations financières de plus en plus lourdes; aussi cherche-t-elle à promouvoir une plus grande participation du secteur financier au financement des projets d'infrastructure.

Pour financer le développement de ses infrastructures, la Turquie s'est appuyée sur les ressources extérieures fournies par des organisations multilatérales et gouvernementales ainsi que par des créanciers privés. C'est ainsi qu'elle reçoit chaque année près de 3 milliards de dollars de ces créanciers, dont les principaux sont la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque islamique de développement (BID), le Fonds de développement social du Conseil de l'Europe, l'Association internationale de développement, la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) et la Nordic Investment Bank.

Des contrats ont été signés en 1999 pour des projets CET concernant les ports de Filyos et de Derince, pour lesquels les préparatifs sont en cours.

Les plans d'investissement de la TCDD ont été financés grâce à l'emprunt extérieur. C'est ainsi que la TCDD a reçu 36 millions d'euros de la Banque européenne d'investissement pour l'acquisition de matériel de manutention de conteneurs destiné aux ports de Haydarpaşa, d'Izmir et de Mersin. Le matériel ainsi acheté a été installé dans ces ports au cours de la période 1997-1999.

Les investissements aéroportuaires sont effectués par l'État. Cependant, le modèle CET est devenu le plus courant pour le financement d'investissements aéroportuaires. C'est ce modèle qui a été retenu pour la construction des aéroports d'Atatürk et d'Antalya.

TABLEAU 6: INVESTISSEMENTS PROGRAMMÉS ET RÉALISÉS  
PAR MODE DE TRANSPORT

	I. BYKP		II. BYKP		III. BYKP		IV. BYKP		V. BYKP		VI. BYKP	
	Prog. (P)	Réalisés (R)	Prog. (P)	Réalisés (R)	Prog. (P)	Réalisés (R)	Prog. (P)	Réalisés (R)	Prog. (P)	Réalisés (R)	Prog. (P)	Réalisés (R)
<b>Routes</b>	71,2	71,2	72,7	72,7	52,0	74,6	60,7	74,6	49,2	43,3	78,9	82,7
<b>Chemins de fer</b>	17,5	17,5	18,8	18,8	22,4	13,9	24,6	10,6	21,9	16,0	8,5	7,2
<b>Autres</b>	11,3	11,3	8,5	8,5	25,6	11,4	14,7	14,8	28,9	40,7	12,6	10,1

TABLEAU 7: INVESTISSEMENTS PROGRAMMÉS ET RÉALISÉS PAR  
MODE DE TRANSPORT, CONFORMÉMENT AU 7<sup>e</sup> PLAN  
DE DÉVELOPPEMENT NATIONAL (BYKP)

	PLANLANAN (Programmé)	GERÇEKLEŞEN (Réalisé)
<b>Routes</b>	71	66
<b>Chemins de fer</b>	9	7,5
<b>Autres</b>	20	26,5

Si les tendances à la croissance constatées au cours des 25 dernières années se maintiennent, on peut espérer qu'à l'horizon 2020 le trafic de voyageurs sera multiplié par 3,3 (540 milliards de passagers/km) et le trafic de marchandises par 2,5 (300 milliards de tonnes/km). L'extension du réseau ferroviaire actuel revêt une importance capitale, au vu de la croissance régulière de la demande en Turquie.

De toute évidence, les ressources limitées dont elle dispose ne permettent pas à la Turquie de faire face à tous les besoins d'une population jeune. Des progrès importants ont tout de même été réalisés dans le secteur des transports, notamment pour ce qui est des autoroutes. Aujourd'hui, il importe que tous les partenaires du secteur soient autonomes. Or, il est difficile de parler d'autonomie des organismes publics lorsqu'on voit que le secteur est coiffé par la Direction générale des chemins de fer turcs. Pour mieux traduire la gravité de la situation, il suffit sans doute d'indiquer que les pertes de la TCDD pour l'exercice 2001 ont frôlé les 550 000 milliards de LT (aux prix courants); quant à la valeur ajoutée, elle s'est chiffrée à 138 100 milliards de LT en 2000 (toujours aux prix courants).

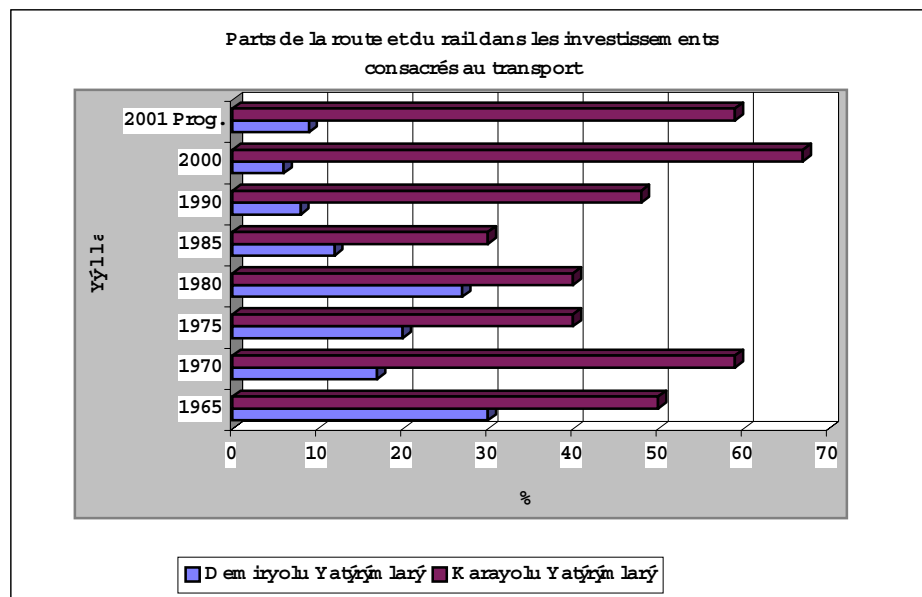


Figure 1

Il ressort des chiffres disponibles que le secteur des transports est régi par des politiques non propices au développement durable. Alors que la route reçoit 60 % des investissements totaux consentis dans les transports, la part du rail est inférieure à 10 %. On constate que cette part a particulièrement chuté après que la Direction générale des chemins de fer, des ports et des aéroports eut été transférée au Ministère des transports, en 1986.

## PROJETS PORTUAIRES ET FERROVIAIRES EN TURQUIE

### 1. PROJET III RELATIF AUX INSTALLATIONS, AUX ÉQUIPEMENTS ET À LA MODERNISATION DES PORTS

La Banque européenne d'investissement (BEI) a accordé à la Turquie un prêt de 36 millions d'euros pour équiper les ports de Haydarpaşa, d'Izmir et de Mersin d'un matériel complet de manutention de conteneurs (1998-2001).

### 2. PROJET D'ASSISTANCE AU RELÈVEMENT ET À LA RECONSTRUCTION DE LA TURQUIE APRÈS LE TREMBLEMENT DE TERRE (PROJET TERRA)

La BEI a accordé un prêt de 12,8 millions d'euros pour la rénovation du port de Derince et l'acquisition de deux grues de quai. Une demande de prêt d'un montant de 12 millions d'euros pour l'acquisition de deux portiques est à l'étude.

### 3. PROJET D'ASSISTANCE AU RELÈVEMENT ET À LA RECONSTRUCTION DE LA TURQUIE APRÈS LE TREMBLEMENT DE TERRE (PROJET TERRA)

La BEI a accordé un prêt de 36 millions d'euros pour l'acquisition de quatre rames destinées à remplacer le matériel roulant endommagé pendant le tremblement de terre.

## AUTRES PROJETS

### 1. PROJET D'ÉLECTRIFICATION ET DE SIGNALISATION ALIAGA-MENEMEN/ ALSANCAK-CUMAOVASI

Ce projet, d'un coût total de 45,5 millions de dollars É.-U., est en cours. Un prêt de 19 millions de dollars É.-U. pour la tranche électrification est fourni par l'État et le secteur privé espagnol. Un prêt de 26,5 millions de dollars É.-U. est octroyé par l'organisme japonais Eximbank et des entreprises privées japonaises.

### 2. PROJET DE RÉNOVATION ANKARA-ISTANBUL

Le financement total de ce projet, soit 402 millions de dollars É.-U., est assuré par des prêts de l'État et d'entreprises privées espagnols. Les négociations sont en cours entre le Trésor et le créancier.

### 3. PROJET IV RELATIF À LA MÉCANISATION

Ce projet, d'un coût total de 15,3 millions de dollars É.-U., est en attente d'approbation par le Sous-Secrétariat au Trésor; il sera financé grâce à des prêts d'entreprises privées.

## B. STATISTIQUES

- a) Effectifs totaux des chemins de fer en 2001: 39 856;
- b) Investissements totaux en 2002: 300 800 milliards de LT (dont 70 000 milliards pour l'indemnisation des victimes du tremblement de terre);
- c) Passagers transportés en 2001: 24 millions sur les lignes principales; 52 millions sur les lignes interurbaines; total: 76 millions; passagers/km: 5,6 milliards;
- d) Transport de marchandises: 14,3 millions de tonnes; 7,5 milliards de tonnes/km;
- e) RÉSEAU FERROVIAIRE TURC EN 2001 (en km)

	Lignes non électrifiées	Lignes électrifiées	Total
Lignes principales	6 778	1 479	8 257
Lignes principales à double voie	141	273	414
Total lignes principales	6 919	1 752	8 671
Lignes secondaires	1 899	370	2 269
TOTAL	8 818	2 122	10 940

- f) Capacité du matériel roulant: 638 735 tonnes  
Nombre de wagons de marchandises: 16 513  
Trafic passagers: 60 673  
Nombre de voitures passagers: 1 031

## ACTIVITÉS DE TRANSPORT DE PÉTROLE BRUT ET INSTALLATIONS CORRESPONDANTES

Depuis sa création en 1974, le BOTAS a construit et mis en service différents oléoducs, dont il se sert pour ses activités de transport de pétrole brut.

Les oléoducs actuellement utilisés par le BOTAS suivent les itinéraires suivants:

- Iraq-Turquie;
- Ceyhan-Kirikkale;
- Batman-Dörtyol;
- Şelmo-Batman.

### OLÉODUC IRAQ-TURQUIE

Cet oléoduc a été construit dans le cadre de l'accord que les Gouvernements turc et iraquien ont signé le 27 août 1973 aux fins du transport du brut iraquien de la région de Kirkuk et d'autres gisements en Iraq vers le terminal maritime de Ceyhan (Yumurtalik). L'oléoduc de 986 km de long (1<sup>re</sup> ligne) et de 40" de diamètre a été mis en service en 1976 et le premier pétrolier a été chargé le 25 mai 1977. Cet oléoduc a permis l'accroissement de la capacité annuelle à 70,9 MTA.

Des projets ont été entrepris dans le but d'accroître la capacité du réseau, à savoir:

- Le premier projet d'expansion, dont la construction a commencé en 1983 et a été achevée en 1984, permettant de porter la capacité annuelle initiale de 35 à 46,5 MTA;
- Le deuxième oléoduc (parallèle au premier), dont la construction a commencé en 1985 et qui a été mis en service en 1987. Cet oléoduc de 46" de diamètre a permis d'accroître la capacité annuelle à 70,9 MTA.

En tant que propriétaire du réseau d'oléoducs sur le territoire turc, le BOTAS en assure l'exploitation, le contrôle, l'entretien et la réparation. Le réseau est doté d'un système de télécommunication efficace, qui permet le contrôle des opérations par les principaux centres de répartition situés en Iraq et en Turquie.

	IRAQ	TURQUIE	TOTAL
1 <sup>re</sup> ligne	345	641	986 km
2 <sup>e</sup> ligne	234	656	890 km
TOTAL	579	1 297	1 876 km

Le tronçon de l'oléoduc se trouvant en territoire turc comprend 6 stations de pompage à Silopi, Idil, Midyat, Viranşehir, Araban et Pazarcik ainsi qu'1 station de raclage à Bahçe. On compte 12 citernes de stockage d'une capacité de 135 000 m<sup>3</sup> chacune, 1 citerne secours de 10 000 m<sup>3</sup>, 1 réservoir d'eau de 3 000 m<sup>3</sup>, 1 citerne de décantation de 10 m<sup>3</sup>, 3 citernes-ballast d'une capacité totale de 95 000 m<sup>3</sup> et 1 citerne de décantation de 3 000 m<sup>3</sup> au terminal de Ceyhan. S'y ajoute un môle de 1 950 m de long comprenant 4 citernes de décantation d'une capacité totale de 144 m<sup>3</sup> et de bacs d'expansion d'une capacité totale de 75 m<sup>3</sup> pouvant recevoir quatre pétroliers de 15 000 à 300 000 TPL. On compte également des remorqueurs, des coffres d'amarrage et des bateaux-pilotes.

La suspension des opérations de l'oléoduc Iraq-Turquie, résultant de l'embargo imposé à l'Iraq depuis août 1990, a été levée par l'ONU dans sa résolution 986 du 14 avril 1995, autorisant l'Iraq à exporter des quantités limitées de brut pendant une période de six mois. Suite à cette décision, le premier pétrolier a été chargé le 16 décembre 1996.

En 2001, 31 280 690 tonnes (230 853 656 barils) de pétrole ont été transportées par l'oléoduc Iraq-Turquie conformément aux résolutions de l'ONU. Au total, ce sont 167 358 488 tonnes (1 239 620 851 barils) de pétrole iraquien qui ont été transportées entre décembre 1996 et décembre 2001.

### **OLÉODUC CEYHAN-KIRIKKALE**

Cet oléoduc part de Ceyhan et aboutit à la raffinerie de Kirikkale, dont il couvre les besoins. Cédé au BOTAS par la TPAO en octobre 1983, il a été mis en service en septembre 1986. D'une longueur de 447 km et d'un diamètre de 24", il a une capacité annuelle de 5 MTA.

Cet oléoduc comprend 2 stations de pompage à Karaisali et à Ceyhan, 1 station de raclage à Aksaray et 1 terminal de livraison à Kirikkale. On compte également 3 citernes de stockage d'une capacité de 50 000 m<sup>3</sup> chacune à Ceyhan, 5 citernes de décantation de 10 m<sup>3</sup> à Ceyhan et le long de l'oléoduc et 1 citerne de secours de 1 500 m<sup>3</sup> au terminal de livraison.

En 2001, l'oléoduc Ceyhan-Kirikkale a transporté au total 3 412 175 tonnes (24 812 901 barils) de pétrole brut.

### **OLÉODUC BATMAN-DÖRTYOL**

Mis en service par la Turkish Petroleum Corporation (TPAO) le 4 juin 1967, cet oléoduc sert à transporter le brut produit à Batman et dans ses environs vers le terminal de Dört Yol et ensuite vers les points de consommation dans le pays. Cédé au BOTAS le 10 février 1984, il part de Batman pour aboutir à Dört Yol, sur la baie d'Iskenderun. D'une longueur de 511 km et d'un diamètre de 18", il a une capacité annuelle de 3,5 millions de tonnes. Le brut produit dans les régions de Batman, de Diyarbakir et de Saril est également transporté vers Dört Yol par le même oléoduc, par différents embranchements.

Il existe 3 stations de pompage à Batman, Diyarbakir (Pirinçlik) et Kahramanmaraş (Saril). Les terminaux de Batman et de Dört Yol comptent chacun 7 citernes de stockage de brut d'une capacité de 25 000 m<sup>3</sup>, auxquelles s'ajoutent 8 autres citernes de stockage, soit 4 à Pirinçlik

et 4 à Saril. Le parc de stockage de Dörtyol dispose également d'1 citerne-ballast d'une capacité de 6 000 m<sup>3</sup>. Le môle de 1 320 m de long du terminal de Dörtyol peut recevoir des pétroliers d'une capacité maximale de 65 000 TPL.

En 2001, 2 775 493 tonnes (19 835 875 barils) de pétrole brut sont passées par l'oléoduc Batman-Dörtyol.

### **OLÉODUC SELMO-BATMAN**

Cet oléoduc permet le transport du brut produit dans la région de Selmo vers le terminal de Batman. D'une longueur de 42 km, il a une capacité de 800 000 tonnes par an.

**En 2001, au total 107 631 tonnes (793 448 barils) de pétrole brut ont été transportées par cet oléoduc.**

### **GAZODUCS EXISTANTS ET PRÉVUS EN TURQUIE**

À l'heure actuelle, le réseau de gazoducs du BOTAS a une longueur d'environ 3 800 km et près de 1 200 km de lignes de distribution sont en cours de construction. En 2001, les marchés ont également été attribués pour la construction, en six tranches, de deux lignes de transmission d'une longueur totale de 1 200 km. Les marchés pour la construction de lignes d'une longueur d'environ 800 km doivent être attribués en 2002.

Le principal gazoduc, d'une longueur de 842 km, a été construit pour le transport du gaz russe vers la Turquie. Partant de Bulgarie, il pénètre en Turquie près de la ville de Malkoçlar, avant d'atteindre Ankara, fournissant du gaz à des centrales électriques, à des industries et aux villes d'Ankara, d'Istanbul, d'Izmir, d'Eskisehir et de Bursa. En 1996, il a été prolongé jusqu'à la région occidentale de la mer Noire grâce à la ligne de 209 km Izmir-Karadeniz Eregli, puis jusqu'à Çan, grâce à la ligne de 208 km Brusa-Çan. En 2000, le BOTAS a prolongé le réseau actuel de Çan jusqu'à Çanakkale, grâce à une ligne de 107 km de long. Outre ces deux lignes, le gazoduc de l'Anatolie orientale, long de 1 500 km, a été mis en service fin 2001. Il s'étend de la frontière iranienne à la ville d'Ankara, en passant par Erzurum, Sivas et Kayseri. À partir de Kayseri, il est prolongé vers Seydisehir, via Konya.

Les travaux de construction du tronçon turc du projet «Blue Stream», de Samsun à Ankara, via Amasya, Çorum et Kirikkale, ont été menés à bien en 2001; une ligne de 501 km a été connectée au gazoduc entre la Fédération de Russie et la Turquie, près d'Ankara. Ce gazoduc permet la fourniture de gaz naturel aux villes situées le long de son itinéraire, à savoir Samsun, Amasya, Çorum et Kirikkale. Les travaux de construction de la station de détente et de mesurage à Samsun/Durusu seront achevés sous peu et la livraison du gaz commencera dans le courant du second semestre de 2002.

Le gazoduc entre la Fédération de Russie et la Turquie a été prolongé de Bursa (Karacabey) à Izmir, dans le but de fournir du gaz naturel aux secteurs industriel et résidentiel des villes situées le long de cet itinéraire, notamment Balikesir, Manisa et Turgutlu via un pipeline d'une longueur de 251 km et d'un diamètre de 36". Les travaux ont été achevés en avril 2002.

Le BOTAS envisage de prolonger de nouveau la ligne vers les régions de la mer Égée et du sud de l'Anatolie, grâce à la construction du gazoduc Konya-Izmir et du gazoduc du Sud. Les marchés ont été attribués en trois tranches et les contrats relatifs à la construction des différents tronçons de ces deux lignes ont été signés et les études de financement sont en cours de réalisation. Les travaux de construction devraient s'achever en 2004.

Un pipeline d'environ 250 km de long va être construit de la frontière géorgienne à Erzurum/Pasinler pour le transport du gaz du Turkménistan et de l'Azerbaïdjan; ce pipeline sera relié au gazoduc de l'Anatolie orientale. L'étude d'impact sur l'environnement a été menée à bien.

## **LIBÉRALISATION DU MARCHÉ GAZIER EN TURQUIE**

L'entrée du secteur gazier dans le nouveau millénaire se fait aujourd'hui dans un contexte marqué par la restructuration de l'ensemble du secteur énergétique. Stimulé par de nouvelles possibilités technologiques et commerciales, le secteur se repositionne en vue d'une nouvelle phase de croissance, d'où l'émergence de ce qu'il est convenu d'appeler une «nouvelle économie» du gaz. Les progrès techniques, les initiatives économiques et commerciales, les stratégies des différents acteurs, la mondialisation, les fusions et les alliances, autant de facteurs dont les effets conjugués impriment au secteur gazier l'élan dont il a besoin pour donner raison à ceux qui voient en lui «l'énergie du XXI<sup>e</sup> siècle».

Les marchés gaziers subissent de profondes mutations à travers le monde. Si les dernières décennies ont privilégié l'offre, les objectifs du secteur pour le siècle naissant sont la recherche d'une compétitivité accrue et une plus grande adaptation au marché et aux besoins du consommateur.

À l'instar des autres pays du monde, la Turquie a entrepris la restructuration de son secteur gazier. C'est ainsi qu'a été promulguée, le 2 mai 2001, la nouvelle loi relative au marché du gaz naturel, mettant fin au monopole du BOTAS sur l'importation, la distribution, la vente et la tarification du gaz naturel. Le principal objectif de cette loi est de créer un marché gazier compétitif et d'encourager le secteur privé à y investir. La réalisation de ces objectifs passe par la transparence et la réglementation du marché. À cet égard, la nouvelle loi relative au marché du gaz naturel repose notamment sur les notions ci-après:

**Régulateur:** Les marchés du gaz et de l'électricité seront réglementés par un régulateur indépendant, à savoir l'Office de réglementation des marchés énergétiques (EMRA).

**Dissociation:** L'intégration verticale du BOTAS (hors opérations distribution) se poursuivra jusqu'en 2009. Après cette date, le BOTAS sera restructuré pour devenir une entité horizontalement intégrée, les services importation et commercialisation gardant la raison sociale BOTAS. Les entreprises qui seront issues de cette restructuration seront privatisées dans un délai de deux ans, exception faite de l'entreprise chargée des activités de distribution.



**Ouverture du marché:**

- Les entreprises qui souhaitent intervenir sur le marché gazier turc devront obtenir une licence de l'EMRA. Les tarifs de stockage et les prix de gros seront fixés par les règles du marché, l'EMRA exerçant un certain contrôle;
- Le BOTAS n'a pas le droit de conclure de nouveaux contrats d'importation tant que la part de son offre ne tombe pas à 20 % de la demande totale. Toutefois, une disposition transitoire de la loi prévoit une exemption pour des livraisons de gaz égyptien au cas où les études réalisées par l'EMRA font état d'un déficit (un contrat de vente et d'achat de gaz a été conclu par le BOTAS);
- Un programme de vente de gaz sera mis en place, au titre duquel le BOTAS devra céder aux enchères au moins 10 % du gaz qu'elle détient tous les ans jusqu'en 2009 ou jusqu'à ce que sa part du marché soit réduite à 20 %. Aucune société d'importation ne sera autorisée à importer plus de 20 % des estimations de la consommation nationale de gaz ni à conclure un accord d'importation avec toute entreprise liée au BOTAS par un contrat d'importation;
- Les licences de distribution de gaz naturel pour le secteur résidentiel seront octroyées à des entreprises privées par appel d'offres. Les entreprises de distribution actuelles, appartenant aux municipalités, seront privatisées, de manière à réduire la part des municipalités dans leur capital à un maximum de 20 %;
- Bien que la loi relative au marché du gaz naturel soit entrée en vigueur immédiatement, son application fait l'objet d'une période transitoire de 12 mois pouvant être portée à 18 mois. Les clients consommant plus d'un million de m<sup>3</sup> par an et l'ensemble des producteurs d'électricité pourront choisir leur fournisseur à l'issue de cette période de transition. Ce seuil sera renouvelé tous les ans.

**Accès de tiers:** Le réseau de distribution actuel ou prévu du BOTAS formera le réseau national, mais d'autres sociétés pourront construire et exploiter leurs propres lignes de distribution. Le BOTAS, en tant que propriétaire et exploitant du réseau national, doit offrir ses services selon des tarifs et à des conditions d'accès non discriminatoires, réglementés et transparents, sous le contrôle de l'EMRA.

**Stockage:** Pour assurer la sécurité des approvisionnements, les importateurs et les grossistes de gaz doivent stocker 10 % de leurs importations dans un délai de cinq ans.

-----