



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.2
14 juin 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)

ÉVOLUTION DES POLITIQUES DES TRANSPORTS

Réponses au questionnaire sur l'évolution des transports

Additif 2

Transmis par le Gouvernement letton

Note: À sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs, faisant droit à une décision prise à sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de distribuer le questionnaire sur les principaux critères permettant d'apprécier les faits nouveaux importants en matière de transports intérieurs qui seraient survenus dans les pays membres et présenteraient un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

* * *

I. Politique générale des transports

1.

1.1 Le Gouvernement de la République de Lettonie a mis en œuvre deux programmes dans le cadre de sa politique générale des transports:

- Le Programme national de développement des transports (2000-2006);
- Le Programme d'État de développement des transports ferroviaires (1995-2010).

La «Déclaration du Cabinet des ministres sur les activités envisagées» prévoit les mesures ci-après pour développer les transports:

- Création d'un mécanisme stable et à long terme de financement du réseau routier conformément au principe de l'«usager-payeur», adopté dans le secteur des transports routiers;

Les recettes provenant des droits d'accise sur les produits pétroliers se répartissaient comme suit en avril 2002: 60 % au titre du budget spécial de l'État – le Fonds public de financement du réseau routier –, et 40 % au titre du budget consolidé de l'État, contre 50/50 antérieurement. Ces recettes supplémentaires de 10 % ont été allouées au financement du Programme d'amélioration et de développement du réseau routier rural. Actuellement, des négociations sont en cours au sein de l'administration en vue de redistribuer les recettes provenant des droits d'accise sur les produits pétroliers comme suit: 85 % pour le Fonds et 15 % pour le budget consolidé de l'État;

- Amélioration du modèle uniforme de gestion du réseau routier moyennant un accroissement du rôle des municipalités. *(Jusqu'à présent, aucun changement concret n'a débouché sur un accroissement du rôle des municipalités dans la gestion du réseau routier);*
- Mise en œuvre du Programme de développement du réseau routier rural conformément aux projets de développement régionaux.

Dans le cadre du Programme d'amélioration et de développement du réseau routier rural pour 1999-2001, des projets d'un montant de 27 483 000 euros ont été mis en œuvre. À l'heure actuelle, l'élaboration du Programme d'amélioration et de développement du réseau routier rural pour 2002-2004 a été achevée, et il est prévu de dépenser 60 428 000 euros pour son exécution. Les projets concernant les sites inscrits dans le Programme sont coordonnés avec les projets de développement régional.

- Investissements publics directs dans le secteur des transports en vue d'associer différents modes de transport dans un réseau de transport multimodal;

Les investissements publics sont consacrés aux itinéraires qui s'inscrivent dans le réseau routier européen [Via Baltica (E-67), corridor Ouest-Est (E-22)]. On trouvera à la section III un état détaillé des investissements publics.

- Mesures visant à améliorer sensiblement la sécurité routière.

En 1999, un Programme national d'amélioration de la sécurité routière a été élaboré.

1.2 Les priorités du développement du **secteur routier** sont les suivantes:

- Renforcement et développement du mécanisme de financement du secteur routier;
- Remise en état du revêtement des routes;
- Rénovation des structures artificielles;
- Amélioration de l'infrastructure routière (accroissement de la capacité porteuse des routes et des ponts); et
- Développement des corridors de transport.

L'un des éléments les plus importants du Programme national de développement des transports, qui doit faire l'objet d'une attention particulière durant la période 2000-2006, est le développement et l'amélioration de la qualité de la Via Baltica et du corridor Ouest-Est, y compris l'amélioration de la circulation dans Riga (nouveau pont sur la Daugava).

Les priorités du développement du **secteur ferroviaire** sont les suivantes:

- Offre de services ferroviaires sûrs, fiables et respectueux de l'environnement, propres à garantir un traitement efficace du fret par le principal couloir de transit;
- Accroissement du volume du fret ferroviaire et mise à disposition des voyageurs de moyens de transport conformes aux accords signés avec le Gouvernement.

En 1998, la *loi sur les chemins de fer* est entrée en vigueur; ses dispositions avaient été harmonisées avec les directives respectives de l'UE. La création des deux organes administratifs, l'*Administration des chemins de fer* et l'*Inspection technique des chemins de fer*, se fonde sur cette loi. L'État est chargé de la maintenance et du développement de l'infrastructure ferroviaire publique.

1.3 La restructuration du réseau ferroviaire passe par la transformation progressive des compagnies nationales de chemin de fer existantes en un réseau de transport ferroviaire efficace. Ainsi, le statut de monopole des compagnies nationales de chemin de fer doit-il peu à peu disparaître.

Les activités de recherche sur la restructuration des chemins de fer lettons ont débuté en avril 1996 et, le 8 avril 1997, le rapport final correspondant a été validé. Ces activités ont été financées par le programme PHARE et réalisées par des spécialistes de «SwedeRail AB»

(Suède) et «Nethconsult/KPMG» (Pays-Bas), en coopération avec des cadres de la société d'État par actions «Latvijas Dzelzceļš» (Compagnie des chemins de fer lettons).

Conformément au plan de restructuration du réseau ferré pour la période 1996-1998, cinq entités structurelles énumérées ci-après, ont été constituées et gérées par les dirigeants de la Compagnie, compte tenu des principales orientations commerciales de cette dernière:

- Division des infrastructures;
- Division du service passagers;
- Division du transport de marchandises;
- Division du matériel roulant;
- Division de l'immobilier.

1.4 Durant cette période, d'importantes mesures touchant la restructuration ont été adoptées dont, principalement, l'élaboration de la *loi sur les chemins de fer* et la mise en place du *Programme letton d'investissement dans les chemins de fer* pour la période 1998-2002.

2. Faits nouveaux en matière d'organisation

Le *Ministère des transports de la République de Lettonie* est une administration centrale, chargée du développement des transports dans le pays. De concert avec d'autres institutions administratives, il arrête et exécute la politique publique commune dans le domaine des transports, des communications et des TI, et coordonne également les activités dans ces différents secteurs de l'économie. Dans le cadre de la politique commune des transports, il est amené à résoudre des problèmes stratégiques de planification, de financement et de réglementation. Il comprend des services fonctionnels et des services chargés des différents secteurs des transports. Pour gérer certaines activités, plusieurs organismes de type agence et de sociétés commerciales (directions, inspections, administrations) ont été créés. Le Ministère des transports coopère étroitement avec les municipalités, avec des associations et avec des ONG. Des entreprises de différentes catégories sont associées aux activités de transport.

L'*Administration des chemins de fer* (fondée en 1999) assure, au nom de l'État, la gestion des transports ferroviaires. Il s'agit d'une institution publique placée sous la supervision du Ministère des transports et financée par le budget de l'État. Elle a la qualité de personne morale et le Cabinet des ministres en approuve les statuts. Elle a à sa tête un directeur qui est désigné et révoqué par le Cabinet des ministres, sur proposition du Ministre des transports.

Les responsabilités de l'Administration des chemins de fer sont les suivantes:

- Entériner les méthodes de calcul pour les changements touchant les infrastructures ferroviaires utilisées par le public;
- Coordonner les contrats de services publics en matière de transport par rail;

- Après conclusion des contrats de service public, les enregistrer et surveiller leur exécution;
- Délivrer les autorisations aux exploitants;
- Communiquer au Ministre des transports les renseignements requis concernant les activités de l'Administration et les décisions prises;
- Favoriser le fonctionnement efficace et rationnel des entreprises ferroviaires;
- Protéger les intérêts du consommateur;
- Examiner les conflits entre le gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferroviaire public et les entreprises ferroviaires en ce qui concerne les redevances d'utilisation de l'infrastructure, la répartition des capacités de l'infrastructure ainsi que l'interdiction, pour les lignes de chemins de fer privées, d'accéder aux voies de chemins de fer publiques, ou la restriction de cet accès et prendre des décisions contraignantes pour les deux parties;
- Promouvoir la concurrence dans le domaine du transport par rail;
- Élaborer la politique et le programme d'action de protection de l'environnement dans le cadre des transports ferroviaires, en maintenant le mécanisme d'autocontrôle environnemental;
- Évaluer les risques que représente l'infrastructure des chemins de fer pour la santé humaine et l'environnement et entreprendre les activités nécessaires pour réduire ces risques.

L'Administration des chemins de fer travaille en étroite collaboration avec l'Inspection technique des chemins de fer qui est chargée de surveiller et de superviser l'exploitation technique du réseau ferroviaire letton. L'Administration des chemins de fer coopère avec différents services du Ministère des transports et avec les municipalités locales.

3. Évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE)

Avant le retour à l'indépendance, les problèmes d'environnement en Lettonie n'étaient pas correctement abordés. Conformément aux directives de l'Union européenne (UE), de nouvelles lois sur la protection de l'environnement ont été élaborées et approuvées, et des mécanismes d'évaluation de l'environnement ont été créés. L'évaluation de l'impact sur l'environnement est définie conformément aux critères établis par la Lettonie pour les projets qui relèvent des dispositions de la loi sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement, entrée en vigueur le 13 novembre 1998, et de la résolution n° 213 du Cabinet des ministres du 15 juin 1999 sur la procédure d'EIE. Ces deux documents sont conformes à la Directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ainsi qu'à la Directive 97/11/CE de l'Union européenne du 3 mars 1997 qui complète la Directive 85/337/CEE. La loi sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement et les résolutions connexes du Cabinet des ministres indiquent les activités qui doivent faire l'objet

d'une EIE, la procédure d'EIE ainsi que les obligations, droits et responsabilités de toutes les parties associées à une telle procédure et soulignent également l'importance des résultats de l'EIE et de son incidence sur la prise de décisions.

À l'heure actuelle, la Lettonie a signé deux accords internationaux concernant l'EIE dans un contexte transfrontière. Le premier de ces accords est la Convention d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (la Lettonie a adhéré à la Convention le 1^{er} juillet 1998; le second accord sur l'EIE dans un contexte transfrontière a été signé le 14 mars 1997 entre les Gouvernements estonien et letton pour donner effet aux dispositions de la Convention d'Espoo. Conformément à l'annexe de la loi sur l'EIE, avant de concevoir de nouveaux tronçons de routes ou de réaliser des études techniques pour remettre en état un tronçon existant, le bureau régional de l'environnement ou le bureau d'État chargé de l'EIE doit remettre les conclusions de l'EIE.

En 2001, l'Administration des chemins de fer a élaboré la *Politique de protection de l'environnement dans le cadre des transports ferroviaires* et elle met actuellement au point le programme d'action qui doit maintenir le mécanisme d'autocontrôle environnemental.

4. et 5. À ce jour, aucune activité n'a été prévue pour encourager une utilisation rationnelle de la capacité de transport existante ou pour encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports

II. Aspects économiques, techniques et opérationnels

6. Une grande attention est accordée au développement de l'infrastructure ferroviaire en Lettonie. Depuis 1999, la Compagnie «Latvijas Dzelzceļš» («Compagnie des chemins de fer lettons») a investi quelque 150 millions de lats dans le développement des infrastructures dont 90 % sont destinés au couloir de transit Est-Ouest. Ce couloir commence par deux points d'entrée sur la frontière russe, un point d'entrée sur la frontière biélorussienne pour aboutir sur trois grands ports lettons: Ventspils, Rīga et Liepāja.

Les plus gros investissements sont consacrés à la remise en état des nœuds ferroviaires de Ventspils et Rezekne, à la modernisation du principal couloir de transit et à la mise à jour du réseau de communications et des systèmes d'automatisation à l'échelon local.

En 1998, l'État letton et la Banque européenne d'investissement sont convenus d'une garantie applicable aux travaux susmentionnés.

Une attention particulière est accordée à l'adoption de nouvelles technologies dans les dépôts de locomotives et de wagons. L'automatisation se développe sur les lieux de travail. Les systèmes appliqués permettent déjà d'enregistrer et de présenter des données sur l'emploi des stocks roulants, sur les pièces détachées et les unités disponibles, d'analyser les dommages, etc. La «Latvijas Dzelzceļš» («Compagnie des chemins de fer lettons») a passé un accord avec «Snyder Equipement C» des États-Unis d'Amérique en vue de la fourniture de nouveaux matériels de transvasement de carburant, de lubrifiant et d'eau pour les dépôts de locomotives. Ces matériels seront entièrement automatiques, informatisés et étanches à l'air. De cette manière, il sera possible d'établir des relevés précis et d'améliorer sensiblement la propreté des dépôts.

Écoulement du trafic: Les travaux de modernisation des systèmes de signalisation et d'automatisation des gares ferroviaires de Rīga et de Tornkalns engagés en 1999 ont été achevés en 2001.

La Société nationale par actions sans but lucratif, l'«Administration des routes de Lettonie», qui relève du Ministère des transports, procède au comptage de la circulation routière à l'aide de compteurs mobiles sur toutes les routes à grande circulation du pays et sur 50 % des routes de première classe. Le comptage de la circulation routière sur les autres routes du pays n'est effectué que sur demande ou que si des travaux de construction ou de remise en état sont envisagés. Dans les villes, aucun comptage n'a été expressément organisé au cours des 12 dernières années.

Pour suivre les conditions météorologiques sur les routes du pays, des stations météorologiques routières, situées le long des routes à grande circulation sont utilisées.

7. Amélioration du transport de marchandises

Un nouveau mode de transport des marchandises a été adopté, à savoir le transport en conteneurs isothermes privés. Le système de fermeture hermétique des wagons s'est sensiblement amélioré. L'efficacité des mesures prises par la société est attestée par le fait que les dommages occasionnés durant le transport ne dépassent pas 0,25 lats pour 100 lats de recettes de transport.

Productivité des opérations

	<u>Année</u>	<u>Millions d'euros</u>
Solde du transport des marchandises et des voyageurs:	1998	-2,0
	1999	-12,9
Transport des passagers	2000	-9,1
Transport des marchandises	2000	+4,0

8. La République de Lettonie harmonise actuellement sa législation nationale conformément aux Directives de l'UE dans le domaine des **transports combinés**. La Directive 92/106/CEE de l'UE, de décembre 92, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États Membres est actuellement mise en œuvre.

Compte tenu du développement concluant de la circulation sur le marché interne de l'UE, il est nécessaire d'assurer une gestion optimale des moyens de transport, d'accroître le niveau de sécurité et de réduire la pollution.

Toutes les conditions préalables au développement des infrastructures en Lettonie sont réunies pour garantir la mise en valeur des transports combinés. Les ports lettons peuvent accueillir différents types de cargaisons (liquides, en vrac, en conteneurs, par roulage) en liaison avec le réseau ferroviaire, de sorte que les cargaisons sont directement transbordées des navires

sur les automotrices. La Lettonie s'est dotée d'entrepôts douaniers et de centres de distribution confiés au secteur privé. Il existe 156 entrepôts douaniers dans le pays.

Pour améliorer la production et faire en sorte que le statut de zone franche soit mis efficacement à profit, le Gouvernement letton a élaboré un programme d'appui au développement de l'infrastructure des parcs industriels afin d'attirer les investissements et de promouvoir ainsi l'industrie manufacturière.

9. Aucune activité n'a été engagée dans ces domaines. Les questions touchant les plans de transports urbains et suburbains relèvent des municipalités locales et non de la compétence du ministère.

10. L'infrastructure ferroviaire actuelle répond aux besoins du trafic et possède une capacité suffisante pour en accroître le volume, à l'exception de quelques tronçons sur le principal corridor est-ouest.

L'Administration des routes de Lettonie a engagé des consultants pour réaliser des études concernant les routes à grande circulation du pays dans le but de définir et d'élaborer les mesures nécessaires pour localiser les points noirs et les goulets d'étranglement. Les études ci-après sont achevées:

- 1) Étude de faisabilité en vue d'améliorer la A10 Riga – Ventspils;
- 2) Étude de faisabilité en vue d'améliorer la A9 Riga (Skulte) – Liepāja;
- 3) Étude des corridors de transports routiers ouest-est sur le tronçon Riga – Jēkabpils;
- 4) Étude de faisabilité en vue d'améliorer la sécurité routière sur la A1 Riga (Baltezers) – frontière estonienne (Ainaži).

11. Aucune étude, qui pourrait présenter un intérêt pour d'autres pays candidats, n'a été réalisée dans le domaine économique.

III. Infrastructure

12. Transport routier

La Via Baltica est un des points forts de la politique lettonne des transports. Conformément à l'accord multilatéral conclu entre les pays participant au projet, le plan de développement de ce corridor de transport et les activités prévues à cet égard sont exposés dans les programmes d'investissement. Pour l'instant, deux programmes d'investissement ont été élaborés.

Premier Programme d'investissement pour la Via Baltica (1996-2000)

En janvier 1996, le premier Programme d'investissement pour la Via Baltica 1996-2000, élaboré à partir du mémorandum d'accord sur le développement de la Via Baltica (signé à Helsinki, le 1^{er} décembre 1995 par les Ministères des transports des pays baltes et de la Commission européenne), a été approuvé. L'objet de l'élément letton du Programme était de veiller à ce que les usagers de la route disposent d'un revêtement de bonne qualité et de

marquages horizontaux, et de procéder à la remise en état des ponts. Pour suivre et coordonner l'exécution de ce Programme, un comité de surveillance, constitué de représentants des pays participants, avait été créé. Lors de la mise en œuvre du premier Programme d'investissement pour la Via Baltica 1996-2000, la Lettonie a dépensé 37,05 millions de dollars des États-Unis (41,50 millions d'euros), affectés à des travaux d'amélioration, soit 136 % du programme total pour la Lettonie. Le Programme a notamment permis de restaurer 145,87 km de routes ou d'en refaire le revêtement (dont 20,43 km ont été achevés en 2001). Une attention particulière a été accordée à la remise en état des ponts. À cet égard, les travaux ont été achevés le long de la route A1 sur les cours d'eau Krišupīte, Kīsupe et Gauja à Carnikava de même que sur le canal de Baltezers, et le long de la route A7, sur les cours d'eau Misa, Iecava, Mēmele et Ceraukste. Un rond-point à niveau a été créé à Kekava et un ouvrage analogue est en construction à Bauska. Parallèlement, le service chargé de la circulation routière en hiver, qui est doté de six stations météorologiques, de matériel de maintenance et de dispositifs d'épandage de sel humide a été mis en place. Pendant l'exécution du premier Programme d'investissement pour la Via Baltica, la modernisation et la dotation en équipement des stations frontalières lettonnes à Ainaži (entre la Lettonie et l'Estonie) et à Grenctāle (entre la Lettonie et la Lituanie) ont été menées presque à terme. Malgré une progression importante de la circulation, on a constaté une réduction sensible du temps d'attente aux frontières. Le système de la Carte verte a également été adopté dans le pays. Le premier Programme d'investissement a été financé par des prêts de la Banque mondiale, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), du programme Phare de l'UE et du Fonds public de financement du réseau routier. Le premier Programme d'investissement s'articulait sur des projets de maintenance de l'infrastructure, à savoir réfection du revêtement des routes, remise en état des ponts et amélioration de la sécurité routière.

Deuxième Programme d'investissement pour la Via Baltica 2001-2006

Le Ministère des transports de la République de Lettonie a fait des travaux de remise en état une des priorités majeures du deuxième Programme d'investissement 2001-2006, l'accent ayant été mis sur les améliorations, exposées ci-après, à apporter à l'axe principal de la Via Baltica et au corridor ouest-est.

- Travaux sur la Via Baltica – Amélioration de la sécurité, accroissement de la capacité routière et renforcement de la capacité porteuse de la route à hauteur de 11,5 tonnes par essieu (115 kN/essieu) sur les tronçons de la région de Riga [vers le nord: Riga – Saulkrasti (Skulte), et vers le sud: Riga-Kekava-Iecava];
- Projets étroitement associés à l'axe principal – remise en état de la route d'accès à l'aéroport de Riga et amélioration de la sécurité routière sur le tronçon de 3,5 km de la route A10 (Riga – Ventspils); construction d'un nouveau pont sur la Daugava à Riga;
- Routes d'accès au réseau de la Via Baltica: liaison ouest-est Liepāja/Ventspils – Riga – Jēkabpils – Rēzekne – frontière russe (Terehova): amélioration de la sécurité routière et accroissement de la capacité routière sur certains tronçons de la route A9 Riga – Liepāja et de la route A10 Riga – Ventspils; construction ou remise en état des tronçons Riga – Koknese et Rēzekne – Ludza – Terehova de la route qui traverse la région de Latgale de Riga à Terehova en passant par Jēkabpils et Ludza. La liaison

ouest-est s'inscrit dans le réseau routier transeuropéen, entre les ports de Liepāja et Ventspils et les corridors européens 1 et 9; elle fait partie du réseau TINA (Projet d'évaluation des besoins en infrastructures de transport). La liaison ouest-est est très importante pour le développement des ports lettons (Liepāja, Ventspils, Riga). Le montant total des investissements consacrés à l'axe principal de la Via Baltica en Lettonie (Ainaži, Riga, Grenctāle) est évalué à 100 millions d'euros (56,45 millions LVL), ce qui comprend la construction ou la remise en état de tronçons de routes et de ponts, des améliorations de la sécurité routière et l'accroissement de la capacité porteuse du revêtement des routes et des ponts conformément aux directives de l'UE (96/53/CE). La majeure partie de ce financement (75 %) sera assurée par un cofinancement des fonds ISPA de l'UE. Un montant de 170,79 millions d'euros a été estimé pour les projets visant à établir la liaison avec l'axe principal (route d'accès à l'aéroport de Riga et pont sur la Daugava à Riga). En outre, il est prévu d'investir 57,50 millions d'euros pour améliorer la liaison ouest-est. La mise en œuvre de ces projets est subordonnée à l'existence de ressources financières. Le deuxième Programme d'investissement sera principalement financé par des fonds ISPA de l'UE, des prêts de banques internationales et des investissements provenant du budget de l'État.

Services de transport ferroviaire

La demande de services de transport ferroviaire sert de point de départ à la planification du développement des infrastructures. La remise en état et la modernisation de l'infrastructure existante sont la principale priorité. L'adoption de systèmes modernes de signalisation et l'application plus large des technologies de l'information sont encouragées.

Dans le cadre du Programme d'investissement visant à accroître la capacité de trafic et la capacité de transport du principal corridor de transit ferroviaire est-ouest et de ses grands nœuds ferroviaires en 1997-2010 une grande attention est accordée à l'amélioration du réseau de transport des marchandises.

13. Méthodologies appliquées pour établir l'ordre des priorités en matière d'investissement dans le domaine de la sécurité ferroviaire

S'agissant des investissements, les priorités de «Latvijas Dzelzceļš» («Compagnie des chemins de fer lettons») sont fixées en fonction des critères suivants:

- Division des lignes de chemin de fer en catégories (infrastructures à vocation stratégique et infrastructures régionales);
- Limites de la capacité de certains tronçons ferroviaires et de certaines gares;
- Prévisions du volume du trafic ferroviaire;
- Encouragement de l'application des normes techniques de l'UE au réseau ferroviaire.

B. a)

Nombre de salariés

	1997	1998	1999	2000
Transport intérieur et par oléoduc	36 240	38 346	38 066	37 387
Transport par voie navigable	3 345	827	624	279
Transport aérien	566	600	632	557
Activités auxiliaires et d'appui	14 761	14 559	14 541	14 399
Poste et communications	14 073	13 523	13 352	13 339
TOTAL – transport, stockage et communications	68 985	67 855	67 215	65 855
TOTAL – tous les secteurs de l'économie				697 522*

* *Source des données*: Enquête ponctuelle réalisée par le Bureau central de statistique en octobre 2000

Les données pour 2001 ne sont pas encore disponibles.

b) Les investissements publics sont étroitement associés à la remise en état de l'infrastructure des transports ainsi qu'à l'amélioration des niveaux de qualité et de sécurité. Les sources d'investissement sont les suivantes:

- Budget de l'État;
- Budgets spéciaux; et
- Prêts d'institutions financières locales et internationales.

Au cours des années passées, d'importants investissements destinés à l'infrastructure routière lettone ont été attribués dans le cadre du programme Phare de l'UE. Ces investissements ont augmenté en 2001 lorsque les fonds ISPA de l'UE sont devenus disponibles. Dans le secteur du transport, ces fonds sont axés principalement sur des mesures de développement des infrastructures propres à favoriser une mobilité durable et sur des mesures permettant aux pays bénéficiaires de se conformer aux objectifs des partenariats pour l'adhésion, moyennant notamment l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux, et également des réseaux transeuropéens (TEN). L'attribution des fonds ISPA sera subordonnée à la politique commune des transports de l'UE et de la Lettonie, dont les grandes priorités sont les réseaux de transport entre les pays membres de l'UE et les pays candidats, les projets relevant du réseau TINA ou des éléments majeurs des réseaux de transport comme les ports, les aéroports, etc. En tout état de cause, tous les projets de nature à drainer d'autres sources de financement devraient être considérés comme des priorités. Les projets les plus importants relèvent du Programme national d'investissement qui regroupe un ensemble de projets d'investissement dans les infrastructures aux fins de la planification ou de l'allocation d'un financement public annuel. Les principales sources de financement pour les projets du Programme national d'investissement sont les investissements au titre du budget de l'État et les crédits garantis par les pouvoirs

publics. Les investissements au titre du budget de l'État sont également nécessaires pour cofinancer les projets qui bénéficient de fonds ISPA de l'UE. Un investissement opportun dans l'infrastructure routière encourage non seulement la croissance économique mais réduit aussi sensiblement les dépenses de fonctionnement et améliore la circulation et la sécurité de l'environnement. Durant la période 2000-2006, les investissements auront principalement pour objet la remise en état de l'infrastructure routière existante et la liquidation du déficit cumulé correspondant à des travaux de maintenance périodiques. D'autres améliorations ainsi que le développement de la Via Baltica sur le tronçon Riga-Saulkrasti figurent au nombre des priorités les plus importantes inscrites dans le Programme ISPA. Dans les prochaines années, il devrait être possible d'obtenir un financement ISPA de l'UE pour construire le nouveau pont sur la Daugava à Riga et pour améliorer le tronçon de route Riga-Kekava-Iecava. Pour assurer une liaison efficace avec la Via Baltica, il est nécessaire de remettre en état la route d'accès à l'aéroport de Riga.

Le financement des programmes d'investissement ne sera possible qu'en regroupant et en mettant pleinement à profit différentes sources de financement compte tenu des spécificités de chaque projet. Vu le montant substantiel des investissements dans les infrastructures et la longue période de remboursement, il importe d'obtenir des prêts à long terme assortis d'une garantie de l'État. Les ressources ISPA devraient être utilisées pour financer des infrastructures ayant une vocation internationale, essentiellement les principaux corridors définis à Helsinki.

Les ressources du budget de l'État destinées à des investissements sont attribuées dans le cadre du Programme d'investissement public. Depuis trois années consécutives, le Programme est élaboré tous les ans conformément au budget de l'État, et le financement correspondant à une année donnée est indiqué précisément. Compte tenu de l'expérience acquise les années précédentes et des indicateurs macroéconomiques envisagés, il est prévu que les investissements directs au titre du budget de l'État s'échelonnent entre 10 et 15 millions d'euros par an. Les ressources provenant du budget de l'État serviront à cofinancer des projets appuyés par l'UE (ISPA, Phare) et par des institutions financières internationales. Les investissements inscrits au budget de l'État sont essentiels dans le secteur routier et ferroviaire, de même que les mesures visant à assurer la sécurité de la navigation.

Les budgets spéciaux – lorsque les ressources sont partiellement utilisées pour des investissements dans les infrastructures – sont le Fonds de financement du réseau routier, le Fonds de financement du réseau ferroviaire et le Fonds de développement portuaire. Les taxes d'aéroport sont entièrement utilisées pour financer des projets liés exclusivement au développement des infrastructures aéroportuaires. Au même titre que les investissements inscrits au budget de l'État, les ressources des budgets spéciaux peuvent être utilisées pour cofinancer des éléments de projets assortis d'un financement international, rembourser des prêts et également financer des projets et programmes prioritaires distincts. Compte tenu du fait que les ressources du Fonds public de financement du réseau routier et du Fonds de financement du réseau ferroviaire servent essentiellement à financer les travaux de maintenance et de réparation, leur contribution aux projets d'investissement est limitée et les grands projets à long terme nécessitent un apport direct du budget de l'État. La part estimative des budgets spéciaux affectée à des projets d'investissement au cours de la période 2000-2006 s'établit entre 20 et 30 millions d'euros par an.

Les prêts de l'État consentis à un budget spécial ou à un agent d'exécution sont les prêts provenant du Trésor public dans le cadre du Programme d'investissement public; ils sont utilisés pour financer des projets particuliers et sont remboursés par le budget spécial ou par les recettes dégagées par l'agent d'exécution. Les pouvoirs publics empruntent habituellement des fonds à des institutions financières internationales (BEI, BERD, BIRD) pour financer un projet donné ou alloue des ressources au titre du Trésor public. Les projets à long terme dans le secteur routier sont financés conformément à ce mécanisme et, dès lors que la nouvelle loi sur les chemins de fer aura été promulguée, il sera également possible de financer les projets de développement des infrastructures ferroviaires de cette manière. Le montant estimatif pourrait s'élever entre 8 et 15 millions d'euros par an. Dans le cadre du Programme d'investissement public, l'État offre également des garanties pour des prêts servant à financer le développement des infrastructures. Les prêts garantis par l'État peuvent être octroyés soit par des institutions financières internationales soit par des banques commerciales. Le prêt est consenti à l'agent d'exécution qui le rembourse. Au cours de la période 2002-2006, les garanties accordées par l'État pour des prêts pourraient s'établir entre 25 et 35 millions d'euros par an. Ces prêts garantis, de même que la contribution de l'agent d'exécution représentent la source principale du financement du Programme d'investissement dans les infrastructures.

Hormis les sources susmentionnées, les projets d'investissement seront financés par les fonds suivants: ressources des agents d'exécution, financement municipal, capitaux privés (par exemple dans le développement portuaire, comme les concessions de route, etc.) et également programme Phare et autres programmes d'assistance technique bilatérale. Après l'an 2000, le programme Phare favorisera des projets de nature à encourager le développement industriel et régional, et des projets propres à assurer le développement des infrastructures nécessaires à l'application de la législation de l'UE (par exemple, développement des infrastructures portuaires et des infrastructures ferroviaires aux frontières).

Justification de la sélection des projets aux fins d'un financement ISPA

Le Ministère des transports coordonnera la mise en œuvre des projets de développement des transports financés par des ressources ISPA, en se fondant sur le Programme national de développement des transports (2000-2006) pour choisir les projets et fixer les priorités. Les projets potentiels seront intégrés dans les activités d'investissement déjà entreprises afin de renforcer et de poursuivre les initiatives récentes d'investissement et de réaliser les objectifs du programme de développement à moyen terme. Les projets recensés dans le cadre des études de préinvestissement récemment réalisées et financées au titre du programme Phare seront l'élément central de l'ensemble des mesures à proposer aux fins d'un financement ISPA.

Le processus de sélection de certains projets donnera suite aux travaux déjà entrepris dans le cadre des activités relevant du projet TINA. S'agissant des projets financés par les fonds ISPA, l'accent sera mis principalement sur l'amélioration des éléments les plus importants du réseau TINA qui exigent une attention immédiate en raison du niveau de demande et de sécurité actuel et à moyen terme en matière de transport. Pendant la période visée par l'instrument ISPA (2000-2006), la priorité sera accordée principalement à la modernisation et au développement de certains axes routiers et lignes de chemin de fer à vocation internationale, dont les routes d'accès aux ports. Les chemins de fer jouent le rôle dominant dans le transport des marchandises de l'arrière-pays vers les ports et inversement. De son côté, le réseau routier a majoré sa part du transport de voyageurs. Il importe de centrer l'attention sur ces éléments de l'infrastructure des

transports, étant entendu que tout retard dans l'apport d'investissements suffisants aura pour effet de réduire l'efficacité et la fiabilité de l'ensemble du réseau. Lors de la sélection des projets il a été tenu compte du fait qu'ils s'inscrivaient dans les grands axes à vocation internationale, lesquels après l'élargissement et l'adhésion de la Lettonie à l'UE, deviendront partie intégrante du TEN (Réseau transeuropéen de transport), à savoir le réseau TINA et en particulier les corridors paneuropéens définis à Helsinki.

Un autre aspect de la question est que les projets retenus devraient être économiquement viables et justifiés par la demande actuelle et future de transport. Les indicateurs de résultat, les normes techniques et les niveaux de sécurité ont également joué un rôle important dans la fixation des priorités. Il convient de noter que, lors du choix des projets devant bénéficier d'un financement ISPA, l'accent a été mis principalement sur deux éléments essentiels du réseau, à savoir:

- Le **Corridor I (Via Baltica)** et son réseau de liaisons avec les ports maritimes et les Corridors II et IX;
- Le **Corridor ferroviaire est-ouest** qui relie les ports maritimes aux Corridors I, II, et IX.

Tous les projets proposés favorisent le développement de ces deux éléments du réseau et renforceront et prolongeront les récents investissements effectués par le budget national, la BEI, la BIRD, la Banque mondiale et le programme Phare de l'UE. Les fonds apportés par les institutions financières internationales seront essentiels à moyen terme pour développer d'autres éléments du réseau TINA outre la Via Baltica et le corridor ferroviaire est-ouest.

Les investissements dans les ports et les aéroports, ainsi que dans les terminaux de transport combiné et dans la télématique jouent de même un rôle important dans le fonctionnement d'un réseau logistique de transport efficace. Toutefois, le financement de ces projets sera assuré principalement par les recettes dégagées par les autorités compétentes respectives ou par le secteur privé. Les prêts consentis par des institutions financières internationales et des banques commerciales constitueront une part importante du financement affecté au développement des infrastructures portuaires et aéroportuaires. Certaines allocations provenant d'instruments d'aide de l'UE pourraient également avoir pour objectif des mesures telles que l'amélioration des infrastructures nécessaires au contrôle frontalier dans les ports, l'assainissement de l'environnement dans les sites pollués et l'amélioration des routes d'accès aux ports et aux aéroports dans le cadre du réseau TINA. La Lettonie n'ayant pas de frontières terrestres avec les pays actuellement membres de l'UE, les échanges commerciaux avec ces pays par les ports de la Baltique (Ventspils, Riga et Liepaja) sont importants (plus de 85 % du volume de marchandises traité dans les ports lettons correspondent à du commerce de transit et 75 % du fret par rail à du fret de transit à destination ou en provenance des ports).

Projets potentiels

Comme cela a déjà été mentionné, les principales activités proposées au titre des fonds ISPA visent le développement de la Via Baltica et du corridor ferroviaire est-ouest. Les besoins en investissements ont été recensés durant les études de préinvestissement financées par le Phare, et le Ministère des transports, de concert avec l'Administration des routes de Lettonie et la

Compagnie des chemins de fer lettons ont choisi les projets qui pourraient être présentés aux fins d'un financement ISPA pour la période 2000-2003. La sélection des projets était subordonnée à la nécessité de respecter toutes les conditions de forme concernant:

- La maturité du projet;
- L'emplacement, compte tenu des corridors «Helsinki» et du réseau TINA;
- L'ampleur du projet;
- L'existence d'un cofinancement assuré par le budget national et les institutions financières internationales.

Routes

S'agissant du secteur routier, la principale priorité dans le cadre de l'ISPA pendant la période 2000-2003 est le développement de la Via Baltica sur le tronçon Riga-Saulkrasti (km 0,8-km 41 sur la route A-I). Le projet s'inscrit dans un projet majeur de développement de l'infrastructure routière visant à moderniser et à améliorer la Via Baltica et les corridors routiers est-ouest, y compris l'accès aux ports et, outre l'ISPA, il sera cofinancé par le budget national et la BEI. Les ressources ISPA financeront les éléments de la Via Baltica et permettront de moderniser à bref délai le tronçon où la circulation est le plus intense.

Une autre priorité dans le secteur routier, en 2000-2001, est la modernisation de la liaison entre la Via Baltica et l'aéroport international de Riga.

À compter de 2002, il est prévu d'allouer une partie des fonds ISPA au financement d'un nouveau pont sur la Daugava à Riga, qui fait également partie de la Via Baltica. Le Phare a financé les études préparatoires de ce projet et, actuellement, la BERD envisage la possibilité d'octroyer un prêt à la ville de Riga pour mettre en œuvre le projet. Après l'an 2003, il est prévu d'entreprendre de nouveaux travaux de modernisation de la Via Baltica sur le tronçon reliant Riga à la frontière lituanienne (route A-7, Riga-Grenstale) et d'améliorer les routes d'accès à la via Baltica.

La première demande de fonds ISPA est en cours d'élaboration en vue de la reconstruction (élargissement) du tronçon de la Via Baltica qui relie Adazi et Incupe (km 6,3-km 26 sur la route A-1, Riga-Ainazi). Ce projet, d'un montant de 5,7 millions d'euros sera exécuté en 2000-2001.

Chemins de fer

Dans le secteur des chemins de fer, l'investissement total pour la période 1999-2002 dépassera 160 millions d'euros. En 1998, des accords de prêt d'un montant de 54 millions d'euros ont été signés avec la BERD et la BEI. Dans le cadre du programme Phare de l'UE, 7,6 millions d'euros ont été affectés au développement de l'infrastructure ferroviaire. Les demandes de fonds ISPA concernant la construction de la cour des arrivées de la gare Rezekne-2 en 2000-2001 ont été établies. Le coût total du projet est évalué à 8 millions d'euros,

dont 6 millions au titre des fonds ISPA. Des fonds ISPA sont également prévus pour financer les projets de modernisation du corridor ferroviaire est-ouest après l'an 2000.

Liste des projets sélectionnés aux fins d'un financement ISPA

Le tableau 1 énumère les projets jugés prioritaires pour les demandes de fonds ISPA au cours de la période 2000-2003. Les points 1, 2.1 et 3 renferment des propositions pour l'an 2000. Le tableau 2 récapitule les projets qu'il est prévu de lancer et de mettre en œuvre durant la période 2004-2006. Le tableau 3 mentionne les projets qui pourraient également être proposés pour bénéficier d'un cofinancement ISPA si des ressources sont disponibles.

Le calendrier de l'exécution des projets, en particulier après 2002, est présenté aux tableaux 1, 2 et 3 à titre indicatif. L'ordre d'exécution sera subordonné à une analyse plus détaillée qui sera réalisée conformément aux critères retenus dans le cadre de la réglementation ISPA.

**Tableau 1. Proposition de projets d'investissement prioritaires
aux fins d'un financement ISPA**

N°	Titre du projet	Ventilation des coûts (prévisions, en millions d'euros)						
		Source de financement	Total	2000	2001	2002	2003	2004
1	Améliorations sur la Via Baltica et les corridors routiers est-ouest	ISPA, budget, BEI	80	9	24	25	22	–
2	Modernisation du corridor ferroviaire est-ouest	ISPA, budget, BEI, BERD, PHARE	132	31	46	39	14	2
						–	–	
		Dont:						–
2.1	<i>Construction de la cour des arrivées de la gare Rezekne-2</i>	ISPA, budget	8	6	2	–	–	–
2.2	<i>Modernisation de l'infrastructure des systèmes de contrôle de la sécurité (systèmes à boîte chaude)</i>	ISPA, budget	14		4	4	4	2
2.3	<i>Modernisation des systèmes de signalisation automatique (première phase)</i>	ISPA, budget	10	–	5	5	–	–
3	Construction du nouveau pont sur la Daugava à Riga	ISPA, budget, BERD	200	–	–	75	75	50
4	Remise en état de la route d'accès à l'aéroport international de Riga et liaison avec la VIA BALTICA	ISPA, budget	5	5	–	–	–	–
Valeur totale des projets énumérés au tableau 1		Total	417	45	70	139	111	52

c)

Tendances du transport des passagers dans les principaux modes de transport intérieur
(en milliers de passagers)

	1998	1999	2000	2001	2001/2002 (%)
Rail	30 100	24 862	18 188	20 137	110,7 %
Route	164 214	167 440	165 917	169 430	102,1 %

Tendances du mouvement des passagers dans les principaux modes de transport intérieur
(en millions de passagers/km)

	1998	1999	2000	2001	2001/2002 (%)
Rail	1 059	984	715	706	98,7 %
Route	1 903	2 368	2 348	2 305	98,2 %

d)

Tendances du transport des marchandises dans les principaux modes de transport intérieur
(en milliers de tonnes)

	1998	1999	2000	2001	2001/2002 (%)
Rail	37 857	33 208	36 413	37 884	104 %
Route	33 765	33 401	32 911	32 299	98,1 %

Tendances du mouvement des marchandises dans les principaux modes de transport intérieur
(en millions de t/km)

	1998	1999	2000	2001	2001/2002 (%)
Rail	12 995	12 210	13 310	14 179	106,5 %
Route	4 108	4 161	4 789	5 359	111,9 %

Tendances du transport par oléoduc
(en milliers de tonnes)

	1998	1999	2000	2001	2001/2002 (%)
Pétrole transporté	20 888	18 018	20 960	26 603	126,9 %
Produits pétroliers transportés	3 206	3 589	3 546	4 008	113 %

e)

Longueur des axes de transport
(en fin d'année)

	1998	1999	2000	2001
Lignes publiques de chemins de fer (en km)	2 413	2 413	2 331	*
dont grand écartement	2 380	2 380	2 298	*
dont électrifié	270	258	258	258
Routes nationales publiques (en milliers de km)	20,3	20,3	20,3	20,3
dont routes revêtues	18,7	18,8	20,3	20,3
Routes locales	32,4	32,5	33,0	33,1
Lignes de tramway (en km)	162	161	162	162
Lignes de trolleybus (en km)	218	218	218	218
Grands oléoducs (pétrole), dont				
conduites parallèles (en km)	437	437	437	437
Grands oléoducs (produits pétroliers) (en km)	329	329	329	329
Grands gazoducs (en km)	1 216	1 216	1 223	1 244

* Les données ne sont pas encore disponibles.

f)

Véhicules de transport, navires et aéronefs
(en fin d'année)

	1998	1999	2000	2001
Navires immatriculés dans le registre d'immatriculation letton (de 100 tonneaux et plus de jauge brute) dont:	305	287	271	251
Transporteurs de marchandises solides dont:	17	16	14	41*
Navires rouliers	1	1	1	
Porte-conteneurs	-			
Navires frigorifiques	34	31	24	
Pétroliers	23	23	19	
Navires de pêche	110	97	91	93
Navires à passagers	4	5	6	6
Remorqueurs	22	24	28	26
Navires auxiliaires	94	90	88	84
Brise-glaces	1	1	1	1
Camions (en milliers) dont:	84,9	90,2	97,1	99,7
Privés	30,6	34,3	37,9	38,9
Autobus (en milliers) dont:	11,5	11,6	11,5	11,3
Privés	2,9	3,0	3,1	3,0
Voitures particulières (en milliers) dont:	482,7	525,6	556,8	586,2
Privées	425,2	472,4	502,6	526,3
Trolleybus	321	314	306	311
Tramways	339	336	336	335
Matériel ferroviaire roulant dont:				
Locomotives	288	270	248	232
Automotrices	200	192	181	167
Voitures voyageurs	768	715	701	622
Wagons de marchandises	8 332	7 878	7 326	6 184
Aéronefs	71	74	72	77

* Navires de charge = transporteurs de marchandises solides + navires frigorifiques + pétroliers.

III. Infrastructure

12.

La demande de services de transport ferroviaire sert de base à la planification du développement des infrastructures. La remise en état et la modernisation des infrastructures existantes représentent la principale priorité. L'adoption de systèmes modernes de signalisation et l'application plus large des technologies de l'information sont encouragées.

Dans le cadre du Programme d'investissement visant à accroître la capacité de trafic et de transport du principal corridor de transit ferroviaire est-ouest et de ses grands nœuds ferroviaires en 1997-2010, une grande attention est accordée à l'amélioration du réseau de transport des marchandises.

13.

S'agissant des investissements dans la sécurité ferroviaire, les priorités du principal exploitant de chemins de fer en Lettonie, la société par actions «Latvijas Dzelzceļš» («Compagnie des chemins de fer lettons»), sont fixés en fonction des critères suivants:

- Division des lignes de chemin de fer en catégories (infrastructures à vocation stratégique et infrastructures régionales);
- Limites de la capacité de certains tronçons et de certaines gares ferroviaires;
- Prévion du volume du trafic ferroviaire;
- Encouragement de l'application des normes techniques de l'UE au réseau ferroviaire.

14.

Les projets d'infrastructure sont financés par les sources suivantes:

- Fonds de financement des infrastructures;
- Investissement public;
- Crédits financiers (pour l'essentiel garantis par l'État).

B.

a) Effectif total

Effectif total en 1997	18 515
Effectif total en 1998	18 025
Effectif total en 1999	16 550
Effectif total en 2000	15 319
Cheminots/employés	85 %
Personnel administratif	11 %
Personnel d'encadrement	4 %

b) Investissement total

Investissements dans les infrastructures ferroviaires en 1998-2000
(en millions d'euros)

Titre du projet	1998	1999	2000
Gros travaux de remise en état des voies ferrées	8,1	3,7	7,8
Remplacement d'aiguillage	3,6	3,8	2,9
Remise en état du pont de Mīlgrāvis	1,8	3,7	
Achat d'équipement	6,6	9,3	1,2
Mise en place d'un système de centralisation par micro processeur dans les gares de Riga (voyageurs) et Torņkalns		0,6	7,1
Construction de points de correspondance	0,8	0,03	
Construction d'un parc d'attraction marin et d'une route de liaison avec la jonction de Ventspils	0,3		0,6
Autres projets d'infrastructure	3,3	7,2	0,9

Investissements dans le matériel roulant en 1998-2000
(en millions d'euros)

Titre du projet	1998	1999	2000
Modernisation de véhicules moteurs électriques		0,4	0,4
Modernisation de véhicules moteurs diesel	3,5	1,2	
Gros travaux de remise en état et modernisation de wagons de marchandises	0,2	0,6	1,6
Travaux moyens de remise en état de locomotives diesel pour trains de marchandises		0,6	1,4
Travaux moyens de remise en état de locomotives diesel pour trains de voyageurs		0,2	0,2
Gros travaux et travaux moyens de remise en état de voitures	0,3	0,5	1,0
Autres projets concernant le matériel roulant	2,2	2,8	0,6

c)

Transport de passagers
(en milliers de passagers)

	1998	1999	2000	2001
Transport intérieur	29 190	24 122	17 502	19 610
Transport international	910	740	686	527
Total	30 100	24 862	18 188	20 137

d)

Transport de marchandises

	1998	1999	2000	2001
Transport intérieur	2 432	1 939	1 753	2 011
Transit	2 762	26 030	28 724	31 278
Importations/Exportations	7 198	5 239	5 936	4 595
Total	12 392	33 208	36 413	37 884

e)

Longueur du réseau

2 413 km de voies ferrées sont en exploitation, dont 258 électrifiées.

f)

Capacité du matériel roulant ferroviaire

	1997	1998	1999	2000	2001
Nombre de voitures voyageurs	893	783	754	707	624
Nombre total de sièges	52 130	48 886	46 112	44 773	41 391
Nombre total de couchettes	14 262	11 168	10 774	9 388	7 156

A.

II.

8. La Lettonie harmonise actuellement sa législation nationale conformément aux directives de l'UE dans le domaine du transport combiné. La Directive 92/106/CEE de l'UE, de décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres est en cours d'application.

Compte tenu du développement concluant de la circulation sur le marché interne de l'UE, il est nécessaire d'assurer une gestion optimale des moyens de transport, d'accroître le niveau de sécurité et de réduire la pollution.

La Lettonie dispose de toutes les infrastructures nécessaires pour assurer un transport combiné. Les ports lettons peuvent accueillir tous les types de cargaisons (liquides, en vrac, en conteneurs, par roulage) avec l'aide du réseau ferroviaire. Il est possible de transborder directement les cargaisons des navires sur les automotrices. La Lettonie s'est dotée d'entrepôts douaniers et de centres de distribution confiés au secteur privé. Il existe 156 entrepôts douaniers dans le pays.

Pour améliorer la production et faire en sorte que le statut de zone franche soit mis efficacement à profit, le Gouvernement letton a élaboré un programme d'appui au développement de l'infrastructure des parcs industriels. Les pouvoirs publics encouragent cette activité pour attirer les investissements et promouvoir ainsi l'industrie manufacturière.

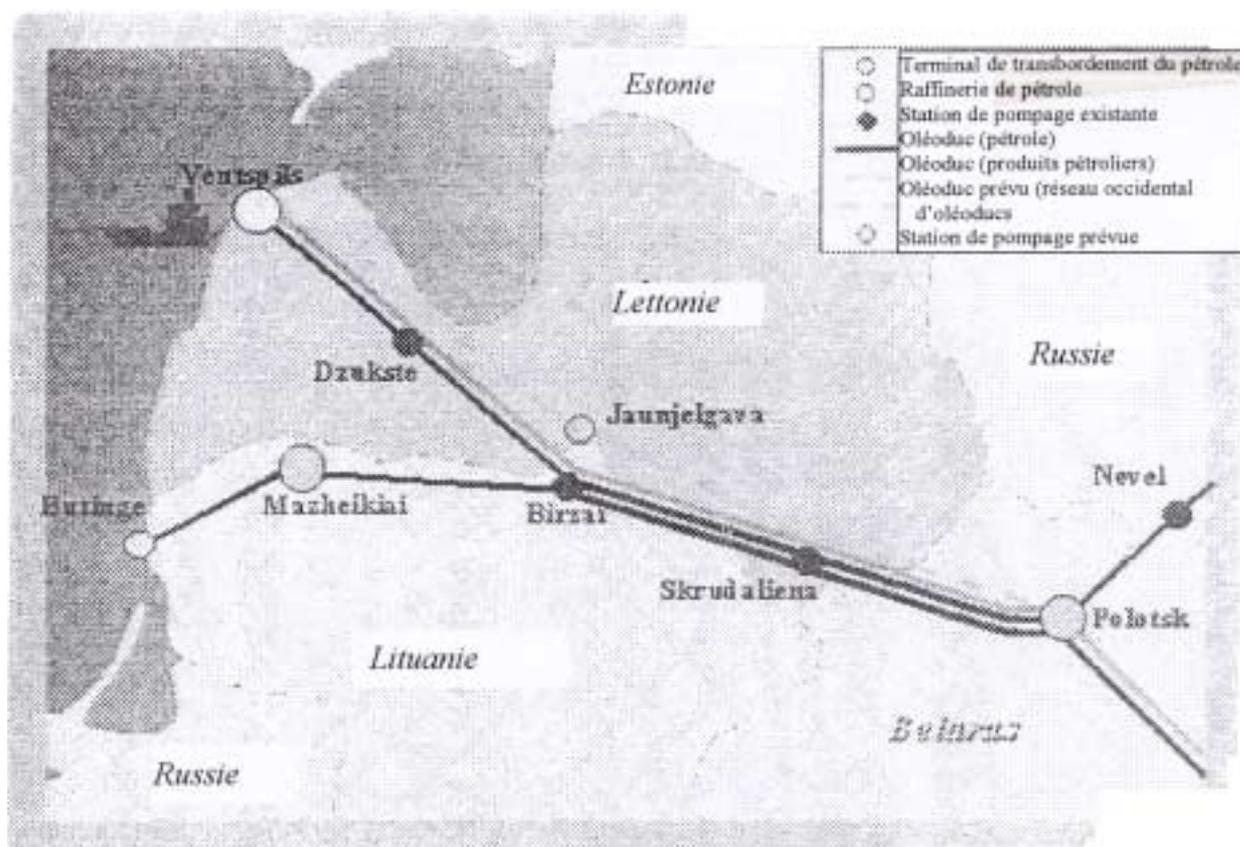
III.

12. Le réseau letton d'oléoducs se compose de deux oléoducs pour le transport du pétrole et de deux oléoducs pour le transport des produits pétroliers. La capacité actuelle des oléoducs qui traversent le territoire letton jusqu'au port de Ventspils est de 4 millions de tonnes de produits pétroliers et de 15 millions de tonnes de pétrole brut par an. L'oléoduc qui va jusqu'à Mazeikiai permet le pompage de 14 millions de tonnes de pétrole.

Pour assurer le transit du pétrole sur le territoire de la Lettonie et en améliorer les conditions, un projet dénommé «Réseau occidental d'oléoducs» a été adopté.

Il est prévu dans le cadre de ce projet de remettre en état et de moderniser l'oléoduc Polotsk-Ventspils qui transporte du pétrole brut, et de construire progressivement un nouvel oléoduc de Polotsk au port de Ventspils d'une capacité de 18 millions de tonnes par an, qui devrait répondre à l'accroissement garanti des approvisionnements en pétrole. Ce projet permettra d'accroître sensiblement la capacité de débit du corridor letton de transit pétrolier et de mieux mettre à profit les possibilités offertes par le port de Ventspils.

Réseau d'oléoducs du corridor letton de transit du pétrole



Le réseau occidental d'oléoducs suppose une augmentation progressive de la capacité de transit du réseau existant moyennant la construction de tronçons de doublement, en proportion de l'accroissement de l'approvisionnement garanti en pétrole brut. Finalement, ces tronçons de doublement seront associés aux nouveaux tronçons d'oléoduc de manière à créer un nouvel oléoduc distinct «Polotsk-Ventspils» d'une longueur de 526 km.

Le nouvel oléoduc traversera le territoire de deux pays: le Bélarus et la Lettonie. En Lettonie, il est prévu de construire un oléoduc de 413 km de long, de remettre en état les stations de pompage existantes à Skrudaliena et Dzukste, de construire une nouvelle station de pompage à Jaunjelgava et d'accroître de 200 000 m³ les réservoirs de stockage de Ventspils. Au Bélarus, il est prévu de construire un oléoduc de 113 km de long, de remettre en état la principale station de pompage de Polotsk et d'accroître de 120 000 m³ les réservoirs de stockage dans cette ville.

L'étude de faisabilité du projet, réalisée par la société allemande ILF Consulting Engineers en 1999 et l'étude de la société danoise Ramboll effectuée en 2000, avec le concours financier du programme Phare de l'UE ont mis en évidence le degré élevé d'efficacité économique du projet. Celui-ci est également appuyé par le Gouvernement letton, et la BERD a déjà indiqué qu'elle était disposée à y participer.

B.

d) Volume de pétrole brut et de produits pétroliers transportés par oléoducs

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	% (01/00)
Pétrole brut	15 231,9	18 027,5	19 599,1	20 888,4	18 018,3	20 960,1	26 603,2	126,9 %
Par Ventspils	12 103,5	14 421,0	14 423,9	14 579,2	13 065,8	13 630,0	14 980,0	109,9 %
Par Mazeikai	3 128,4	3 606,5	5 175,2	6 309,2	4 952,5	7 330,1	11 623,2	158,6 %
Produits pétroliers (par Ventspils)	2 889,6	2 709,9	2 961,8	3 206,1	3 588,8	3 546,3	4 007,6	113,0 %

e) Longueur du réseau d'oléoducs

Itinéraire	Longueur des oléoducs en Lettonie (en km)
Oléoduc (pétrole) Polotsk-Ventspils	334
Oléoduc (produits pétroliers) Polotsk-Ventspils	329
Oléoduc (pétrole) Polotsk-Mazeikai (Littuanie)	102

**Tableau 2: Proposition de projets d'investissement aux fins
d'un financement ISPA en 2004-2006**

N°	Titre du projet	Ventilation des coûts (prévisions, en millions d'euros)								
		Source de financement	Total	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	Poursuite du développement du corridor I (Via Baltica) et liaisons entre le corridor I et d'autres éléments du réseau TINA	ISPA, budget, institutions financières internationales	80	-	-	-	-	20	30	30
2	Poursuite de la modernisation du principal corridor ferroviaire est-ouest et des principaux nœuds ferroviaires, y compris les ports et les terminaux de transport combiné	ISPA, budget, institutions financières internationales, investisseurs privés	110	-	-	-	-	30	40	40
	Total	Total	190	-	-	-	-	70	70	70

Tableau 3. Proposition de projets d'investissement supplémentaires aux fins d'un financement ISPA

N°	Titre du projet	Ventilation des coûts (prévisions, en millions d'euros)								
		Source de financement	Total	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	Construction d'une route d'accès vers le nouveau terminal de conteneurs dans le port de Ventpils (y compris un pont sur la Venta)	ISPA, budget, municipalités, crédit	25	-	10	15	-	-	-	-
2	Suppression des passages à niveau entre les éléments ferroviaires et routiers du réseau TINA	ISPA, budget, prêts	20	-	-	-	-	7	7	6
3	Renforcement du revêtement et des ponts sur le réseau routier TINA conformément aux prescriptions de l'UE	ISPA, budget, prêts	20	-	-	-	5	5	5	5
	Total	Total	65	-	1	15	5	12	12	1
