

Transport durable et développement dans les Etats Baltes : l'exemple lituanien.

Sustainable transport and development in the Baltic States: the Lithuanian example

Arnaud SERRY

*Maître de conférences, CEDETE, Université d'Orléans
Chercheur associé au CIRTAI (UMR 6266 – IDEES)*

Résumé

Le transport participe grandement au développement économique des Etats Baltes. L'espace balte voit se multiplier les flux, principalement ceux de marchandises. Or, en matière de fret, les enjeux de durabilité sont très élevés. Les avantages économiques et sociaux de cet accroissement des trafics sont difficiles à concilier avec les forts coûts environnementaux. Le but de ce travail est de révéler, *via* le cas lituanien, le rapport entre développement et durabilité des transports dans les Pays Baltes, en rappelant l'organisation du système de transport régional et les stratégies adoptées afin de réaliser l'objectif de durabilité.

Mots-clés : Transport, transport durable, développement, Etats Baltes, système de transport.

Abstract

Transport activities contribute significantly to the Baltic States economic development. Eastern Baltic countries have increasing flows, mainly cargo flows, which are mainly concerned by sustainability issues. Economic and social benefits from increased traffic are difficult to reconcile with the high environmental costs. The aim of this work is to show the links between development and sustainability of transport in the Baltic States, particularly by studying to the Lithuanian case : the organization of regional transport system and strategies to attain a sustainable development.

Keywords : Transport, sustainable transport, development, Baltic States, transport system.

INTRODUCTION

De 1947 à 1991, la Mer Baltique a été une frontière « chaude » traversée par le Rideau de fer, bien que celui-ci y ait rarement été prolongé sur les représentations cartographiques. Elle est redevenue un lieu de rencontres, de vie, de circulations, d'animation de la vie économique.

La situation géographique de la Baltique orientale fait de la région un passage, d'une part entre l'est et l'ouest de l'Europe, et d'autre part entre les pays scandinaves et l'Europe centrale. Le transport y est d'une importance fondamentale pour la société humaine, notamment en raison de son poids dans les économies nationales. Aujourd'hui, l'infrastructure des Etats de la Baltique orientale n'est pas en mesure de faire face aux nouveaux besoins de transport et entrave le développement des réseaux de transport durable.

A ce titre, les transports en Lituanie présentent une problématique régionale autour des grands axes de communication Nord-Sud et Est-Ouest. D'ailleurs, d'après le ministère lituanien des transports, la mission du système de transport lituanien est de garantir une mobilité sans faille des passagers et des marchandises par le maintien d'un développement dynamique de l'économie nationale et d'accroître la capacité concurrentielle de la Lituanie sur les marchés internationaux. Ce rôle officiel attribué au système de transport lituanien illustre clairement l'impact qu'il a sur l'économie du pays. Il montre par ailleurs la faible prise en compte des notions environnementales et de durabilité dans son approche.

I – LE SYSTEME DE TRANSPORT EN BALTIQUE ORIENTALE

1- Le transport en Lituanie

Le système de transport lituanien a un rôle majeur dans l'économie ainsi qu'une valeur très élevée dans le domaine social. Après l'adhésion de la Lituanie à l'UE, il est de plus devenu partie intégrante du système européen. D'autre part, en raison de la situation géographique de la Lituanie, le transport est principalement utilisé pour le trafic de transit à partir de l'Europe de l'Ouest vers la Russie, la CEI et surtout la Biélorussie. Ces derniers pays sont plutôt desservis par voies ferroviaires, aérienne et conduites pour le pétrole. De nombreux travaux sont prévus dans les domaines routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire afin de développer et d'améliorer les infrastructures actuelles.

En Lituanie, le transport routier est un mode fort dynamique. Ceci explique que, jusqu'à aujourd'hui, beaucoup d'efforts ont été faits pour préserver cette situation, voire l'accroître. En effet, la Lituanie a les meilleures routes de la région et l'UE reconnaît la Lituanie comme étant un centre de transport de première classe dans la région. D'ailleurs, la commission européenne des Transports a désigné les deux routes qui traversent la Lituanie : la route Nord-Sud reliant la Scandinavie à l'Europe centrale ainsi que l'autoroute Est-Ouest reliant les énormes marchés de l'est au reste de l'Europe, comme faisant partie de dix routes les plus importantes d'Europe.

La part du transport routier dans le transport intérieur total de marchandises ne cesse d'augmenter au sein de l'UE et de la Lituanie, mais dans cette dernière la part du transport routier dans le transport de fret total est nettement inférieure à la moyenne européenne. En Lituanie, la part du transport routier a augmenté (38% du total en 2011) en raison de la diminution de celle du transport ferroviaire qui, en 1995, s'élevait à 50% du transport total de marchandises et a diminué jusqu'à ne représenter que 43% en 2011 (Source : <http://www.stat.gov.lt>). En outre, la part des voies navigables dans la structure du transport lituanien est insignifiante.

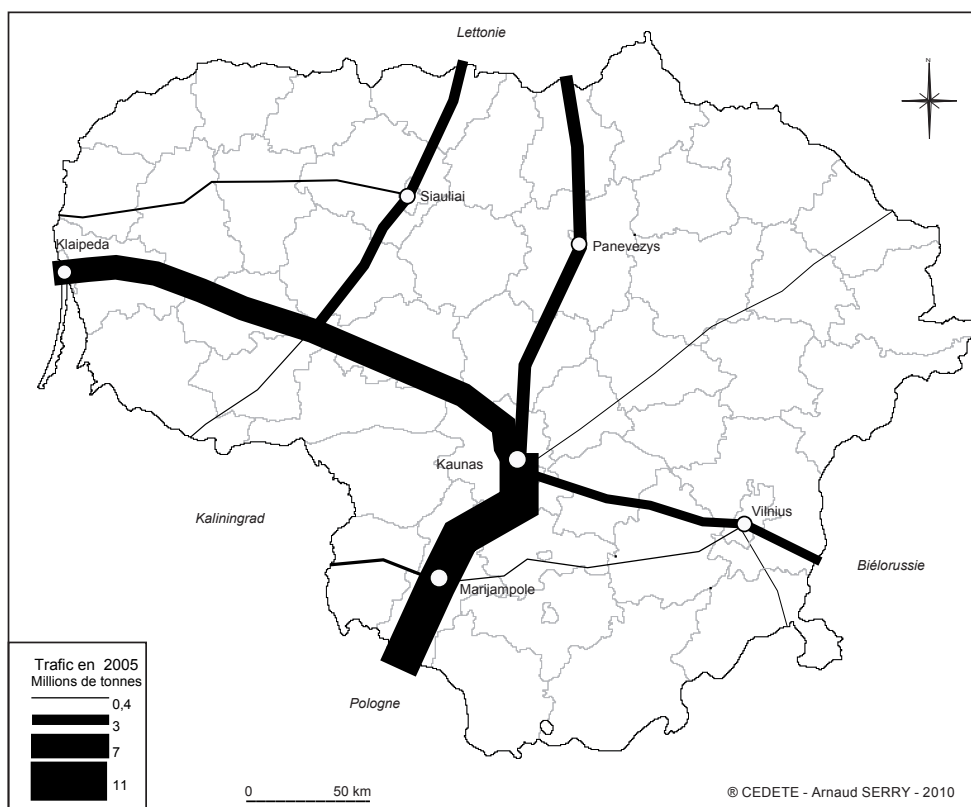
Le transport routier assure une fonction principale : la mise en relation des Etats Baltes et de l'UE. Ces flux sont donc majoritairement méridiens, à l'exception de ceux liés à la desserte portuaire (Fig.1).

On peut souligner ici le développement du projet « Via Baltica ». Cet axe routier, reliant Helsinki à Prague *via* Tallinn, Riga et Varsovie, traverse la Lituanie du Nord au Sud sur 280

kilomètres, et est déjà classé autoroute européenne (E67). Projet partiellement réalisé, les fonds européens contribuent à financer les importants travaux à réaliser d'ici à son achèvement. Ces principaux travaux sont l'élargissement de la voie, la construction de bretelles d'accès, de ponts et viaducs, et la modernisation générale de l'axe routier.

Fig.1 - Les flux routiers en Lituanie en 2005

Trafic routier de marchandises en Lituanie



ok

En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'opérateur historique, Lietuvos Geležinkeliai (LG), toujours détenu à 100% par l'Etat, conserve le monopole du transport ferroviaire. Le transport de marchandises se maintient en tonnage alors que sa part de marché tend à diminuer légèrement. En 2004, LG a transporté 45,5 million de tonnes (Mt) de fret, 55 Mt en 2008, puis 42,7 Mt en 2011 (Source : Lietuvos Geležinkeliai).

Des besoins conséquents existent dans presque tous les domaines, équipements de voies (doublement des voies uniques pour desservir Klaipeda...), matériel roulant notamment en raison du poids de la traction thermique, signalisation et télécommunications, modernisation des gares, reconstruction de tunnels et contournements (Bakanaite, 2009).

La part du rail est en étroite liaison avec les activités portuaires, que ce soit en termes d'exportation de pondéreux (engrais par exemple), ou en termes d'importation ou de transit de marchandises conteneurisées (Fig.2). En 2011, 71% du trafic ferroviaire de marchandises était du transport international. Dans ce cadre, les ports et les compagnies ferroviaires mettent en place des trains-blocs vers la CEI. La réalisation la plus aboutie est le train shuttle «Viking», allant de Klaipėda à Odessa et Illitchivsk (Ukraine), qui transporte environ 40.000 EVP par an. Aux termes d'un accord conclu entre les chemins de fer, les compagnies maritimes et les ports de Lituanie et d'Ukraine, et grâce aux formalités douanières simplifiées, les trains peuvent parcourir les 1.734 kilomètres qui séparent les deux ports en 52 heures. La Géorgie a l'intention de rejoindre le projet intermodal Viking.

Au niveau des trains de voyageurs, le réseau ferroviaire est peu utilisé. Le transport de passagers tend à régresser et fonctionne à perte. A l'international, les liaisons directes sont en constante diminution : par exemple, la liaison directe avec Varsovie n'existe plus. Il n'y a plus non plus de train de voyageurs entre Vilnius et Riga. Désormais, à part les trains à destination de Kaliningrad, les seuls trains internationaux, en Lituanie, sont ceux vers Moscou, Saint-Pétersbourg et Minsk (un train par jour à Vilnius). Les Lituaniens préfèrent le bus au train, surtout pour les liaisons nationales, mais également pour les relations internationales à destination des Etats voisins.

La Lituanie dispose d'un unique port de commerce, Klaipeda, premier port balte en 2011 avec 36,6 millions de tonnes de marchandises. Les principales marchandises traitées sont les produits pétroliers et les engrais. L'activité conteneurs est celle qui connaît actuellement un développement marqué. Pour cette raison, l'acheminement terrestre des conteneurs constitue un nouveau marché et un nouveau défi pour les acteurs des modes routiers et ferroviaires. Pour être en mesure de faire face aux augmentations de trafic prévues et surtout d'accueillir des navires de type baltmax¹, une étude envisage la création d'un nouveau port en eaux profondes.

La différence entre Klaipeda et les autres ports baltes provient du fait que Klaipeda a élargi son hinterland. D'abord, le marché national lituanien est plus important que celui des autres pays baltes et offre au port une petite niche de trafic. Ensuite, Klaipeda, en raison de sa localisation méridionale, a recadré son arrière-pays vers la Biélorussie, l'Ukraine et même l'Asie Centrale. Ainsi, en 2008, le transit ne représentait que 40% du trafic total. De plus, le second pays d'origine/destination des marchandises transbordées dans le port de Klaipeda était la Biélorussie. Cette dernière comptait alors pour 22% du trafic alors que la Russie n'était que le troisième partenaire (Serry, 2011).

Dans le même esprit, les politiques lettone et estonienne ont mis l'accent sur leurs atouts c'est-à-dire principalement sur le transport maritime.

Le transport aérien, essentiellement de passagers, est concentré sur l'aéroport de Vilnius, le plus actif du pays, qui poursuit son programme de rénovation et d'adaptation. En particulier, un nouveau terminal a été construit afin de pouvoir traiter séparément les passagers hors UE, depuis que la Lituanie a rallié l'espace Schengen. De ce fait, le trafic y a augmenté de 25% en 2011 et de 28% sur les 10 premiers mois de l'année 2012 (Source : aéroport de Vilnius). Par ailleurs, le trafic de l'aéroport de Kaunas se développe en relation avec les vols à bas prix : le trafic y a augmenté de 7,7% en 2011 après avoir cru de près de 40% en 2010. Le trafic aérien de fret reste modeste en Lituanie, comme dans les deux autres Etats Baltes.

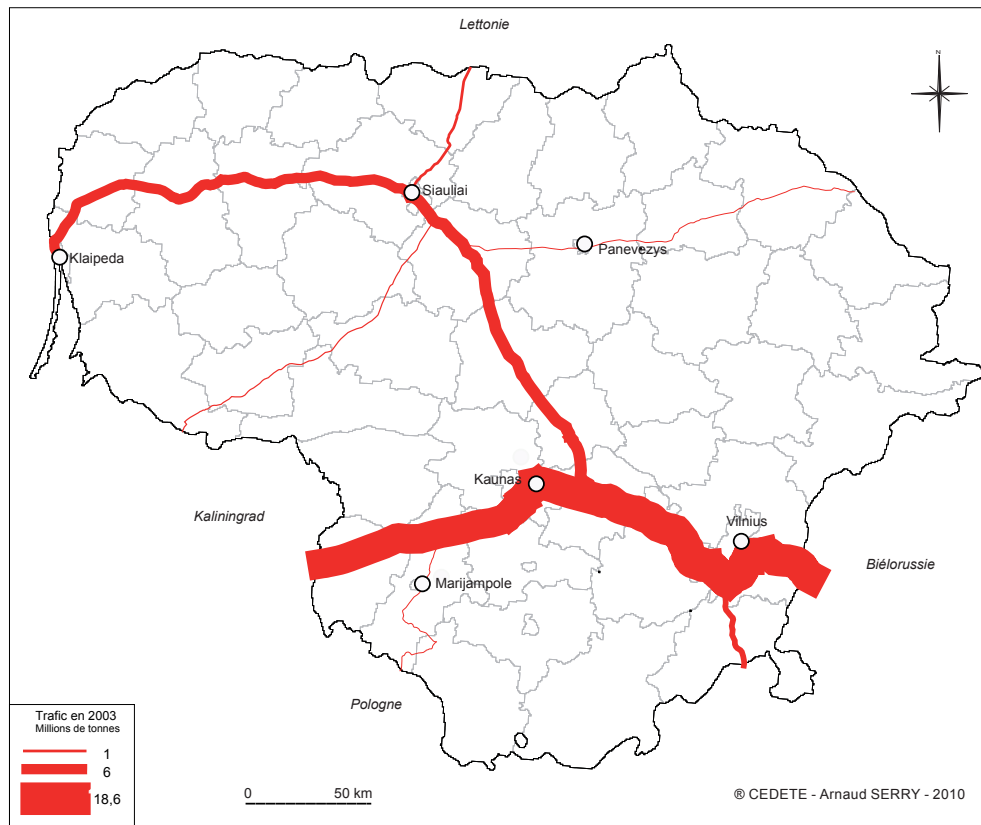
Il ressort de cette brève analyse du système de transport lituanien, que la distinction

¹ Baltmax : plus gros navires capables d'opérer en Mer Baltique, d'une capacité maximale d'environ 150 000 t.

modale est forte en fonction de l'orientation des flux. Les flux méridiens, en provenance ou à destination de l'UE sont dominés par le transport routier alors que le rail supporte la majorité des flux est/ouest de marchandises. Ce cas de figure est d'ailleurs commun aux trois Etats Baltes.

Fig.2 - Les flux ferroviaires en Lituanie

Trafic ferroviaire de marchandises en Lituanie



ok

2- Un système de transport balte ?

Le système de transport dans les Etats baltes peut donc être défini comme déséquilibré, aussi en raison des différences économiques et politiques.

S'il va de soi que les systèmes de transport estonien, letton et lituanien ne sont pas dans des configurations identiques, des données historiques, économique et géographiques font que celles-ci sont semblables :

- Le transport maritime est particulièrement important. Il comporte toutes les conditions nécessaires à une future expansion. Les exportations y dominent les importations, autrement dit, il y a un déséquilibre des flux, ceux est/ouest dominant. Les ports de la Baltique orientale ont une importante fonction de transit pour les ressources naturelles russes (Serry, 2006). Cette spécificité a tendance à diminuer à cause de la redirection de nombreux pipelines, de la réorganisation portuaire russe et des modifications de certains arrière-pays portuaires. Cependant, le développement des marchés nationaux, et surtout du marché russe, continue à tirer les trafics portuaires vers le haut, grâce au développement de nouveaux flux de marchandises, particulièrement celles conteneurisées.

Les administrations portuaires des ports majeurs restent sous contrôle des Etats, alors que les petits ports peuvent appartenir à des municipalités ou, comme en Estonie, ils peuvent être privés. Les privatisations des anciennes compagnies de manutention portuaire et l'apparition de nouvelles sociétés sont autant de facteurs d'accroissement des acteurs privés dans le monde portuaire régional. Ces entreprises privées sont au cœur des activités portuaires (manutention, entreposage...) (Koskinene, Ojala, 2005). La participation du secteur privé, totalement absent il y a vingt ans, dans l'exploitation des ports a atteint une dimension significative au cours de la dernière décennie. Celle-ci a été favorisée par l'évolution globale du secteur des transports ainsi que par le recentrage de la mission générale du secteur public dans la fourniture d'infrastructures.

- Dans la région, le transport routier représente désormais 75% des mouvements de marchandises avec l'Union européenne, alors que la densité du réseau routier est parmi les plus faibles de l'UE. Pour faire face à cet accroissement du trafic, les infrastructures routières sont en expansion. Les transporteurs routiers, fort nombreux, surtout en Lituanie, constituent par ailleurs un lobby omniprésent dans les Etats Baltes.
- Le chemin de fer joue un rôle particulier dans la région (Tab.1). Même s'il n'a pas de rôle de premier plan dans les relations avec l'UE, le rail connaît un rôle prépondérant dans les trafics de transit liés à l'activité portuaire. Ceci pour des raisons principalement techniques : faible densité des réseaux vers l'UE, caractères spécifiques tels l'écartement des voies. L'écartement des voies ferrées du système russe diffère du standard européen plus étroit : 1520 mm contre 1 435 mm. Dans le transport ferroviaire, cet écart impose une rupture pénalisante dans la fluidité des échanges et impose souvent un changement de matériel roulant (Beyer, 2008).

%	2000	2004	2009	2011
UE (27 pays) (Estimation)	19,7	18,1	16,5	-
Estonie	62,7	67,3	52,7	59,6
Lettonie	73,5	71,6	69,8	52,2
Lituanie	53,4	48,7	40,1	43

Source : Eurostat, Offices statistiques nationaux.

Tab.1 - Part modale du rail dans le transport de fret

La question de la libéralisation mérite d'être posée, d'autant plus que l'Estonie a été en pointe en termes d'ouverture du marché ferroviaire, avec une très insolite privatisation

des infrastructures au profit de l'un des exploitants et l'arrivée d'investisseurs américains sur le marché (Railroad Development Corp.). Elle peut expliquer la faible appétence des décideurs politiques baltes pour la mise aux normes UE des voies ferrées, dans la mesure où ils se sont désengagés de la gestion des infrastructures. Pourtant, ce réseau doit être développé car la majorité des voies actuelles sont orientées vers la Russie. Ce trafic, essentiellement de transit, est très fortement consacré aux hydrocarbures russes et soulève donc des interrogations spécifiques en matière environnementale. Parallèlement, le transport des conteneurs se développe avec le développement des trains blocs.

- Le rôle de la navigation fluviale est limité en raison du manque d'infrastructures modernes, des courtes périodes de navigation, des changements saisonniers du niveau d'eau, de la faible profondeur des cours d'eau, et d'une flotte obsolète et inadaptés aux besoins. Ce problème rejoint la problématique portuaire et concerne les chaînons manquants entre les différents modes de transport.
- Le transport aérien a été le premier à s'adapter, tout en changeant ses partenaires commerciaux. Les tendances montrent que le trafic passagers a repris dans les années 2000 après de profonds changements du réseau dans les années 1990. Longtemps second aéroport de la région derrière Vilnius, Riga est devenu le leader régional, en raison de son choix comme hub par la compagnie *Air Baltic* depuis 2004. Riga fonctionne désormais comme gateway entre l'UE et l'ex-URSS. Le trafic de fret aérien, quant à lui, reste faible.

Au niveau des éléments de différenciation, il est intéressant de citer les suivants :

- En Lituanie, la politique des transports se concentre sur la rénovation des routes actuelles et la construction de nouvelles en ayant à l'esprit que le pays n'a pas un réseau très dense. La principale priorité dans les chemins de fer réside dans l'extension du réseau, tandis que le matériel roulant doit être modernisé ou remplacé. Les voies navigables intérieures connaissent un intéressant potentiel de développement supérieur à celui de la Lettonie et de l'Estonie, en raison de conditions géographiques plus favorable.
- La force des transports lettons repose sur la complémentarité entre les ports et le rail, au service d'un corridor vers la Russie et d'autres pays de la CEI. Pour le trafic voyageurs, le rôle du rail est également différent de la Lituanie. En Lettonie, les trains de voyageurs sont plus nombreux et fréquents sur le réseau domestique. Le réseau routier est dense même si sa rénovation est indispensable.
- En Estonie, la répartition modale est intéressante : le rail domine la route en matière de transport de fret. Les infrastructures routières doivent être améliorées. Le secteur ferroviaire se distingue des autres Etats Baltes, car il est privatisé². Comme dans les autres Etats Baltes, le binôme rail / port(s) supporte la majorité des flux de transit. Un des avantages principaux des ports estoniens porte sur les possibles liaisons fluviales ou fluviomaritimes et les potentiels d'intermodalité.

Si le rôle du transport maritime apparaît comme un puissant dénominateur commun, les trajectoires des différents ports se différencient après avoir longtemps été parallèles notamment en misant sur les mêmes types de trafics. Outre la différenciation des arrière-pays, les politiques portuaires divergent désormais. Ainsi, les responsables de Klaipeda considèrent que le port le mieux placé pour les conteneurs est Riga qui cherche à développer ce trafic conteneurisé. Ils ne songent pas à délaisser ce trafic mais n'envisagent pas une forte croissance, préférant se concentrer sur leurs niches, engrais et roulier. A Riga, le charbon russe occupe désormais une place importante, de même qu'à Ventspils où le pétrole recule. Enfin, à Tallinn, le trafic reste dominé par les hydrocarbures malgré la concurrence croissante des ports russes du Golfe de Finlande.

² Deux compagnies se côtoient : Estonian Railway Ltd possède 685 km de voies, contre 361 km pour Edelarauttee Ltd.

La situation générale des infrastructures de transport en Lituanie, Lettonie et en Estonie est satisfaisante, mais il y a un fort besoin de développement et de modernisation. Les pays baltes sont parvenus à se positionner comme pays de transit entre l'UE et la CEI (Kunth, Thorez, 2007). Les nouveaux réseaux doivent être développés afin d'améliorer notamment la connexion avec le reste de l'UE. Actuellement, la plupart des principales infrastructures mènent vers la Russie en raison de phénomènes historiques dont certains, mais aussi en raison des principaux flux de marchandises contemporains. L'analyse montre que la Lituanie et la Lettonie ont des problèmes plus proches que ceux de l'Estonie, par exemple, la nécessité de réduire le nombre d'accidents sur les routes ou la modernisation et le développement de l'infrastructure ferroviaire.

3- Les transports, secteur clé des économies baltes

S'intéresser à l'économie des transports des « tigres baltes »³ s'avère difficile en raison de la conjoncture : on entend dire que l'économie balte est en panne. Après plusieurs années de croissance faste ayant porté les états baltes parmi les pays les plus dynamiques de l'UE 27, ils ont été rattrapés par la crise à la fin de l'année 2008. La situation de la Lituanie s'est, par exemple, rapidement et fortement dégradée, mais les indicateurs pour 2010 semblent indiquer un arrêt de la détérioration.

Les activités de transport et d'entreposage jouent un rôle très important dans l'économie lituanienne : en 2004, elles ont représenté 11,9% du PIB contre 9% en 1996. En 2004, le secteur employait déjà 4,5% de la population active et comptait 5 350 entreprises. Cette omniprésence du secteur dans l'économie nationale n'a cessé de se renforcer depuis. Malgré l'émergence de la crise économique, le secteur des transports lituanien est resté dynamique en 2008, employant 104 500 personnes soit 6,9% des actifs et contribuant à 12,7% du PIB (Bakanaite, 2009). Les transporteurs baltes, surtout lituaniens, se montrent aujourd'hui très compétitifs et ont su trouver leur place dans le marché européen des services de transport. En Estonie, c'est environ 7,5% des actifs qui travaillent dans un secteur des transports qui compte pour plus de 10% du PIB, alors que cette part atteint 14% en Lettonie. En fait, le secteur de transports dans les états de la Baltique orientale occupe la part la plus importante du PIB dans l'ensemble de l'UE. En 2002, 15,5% de la VAB⁴ estonienne, 14,5% en Lettonie et 13,7% en Lituanie étaient produits par les activités de transport et d'entreposage, contre seulement environ 7% pour l'ensemble de l'UE. Ces chiffres restent nettement supérieurs à la moyenne en 2011 avec 11,7% pour la Lituanie par exemple.

Il faut par ailleurs rappeler que les transports ont pour les états baltes une valeur qui dépasse l'aspect économique. Ils ont constitué lors des premières années d'indépendance un moyen d'affirmation nationale face à la Russie qui leur a donné un rôle quasi-géopolitique.

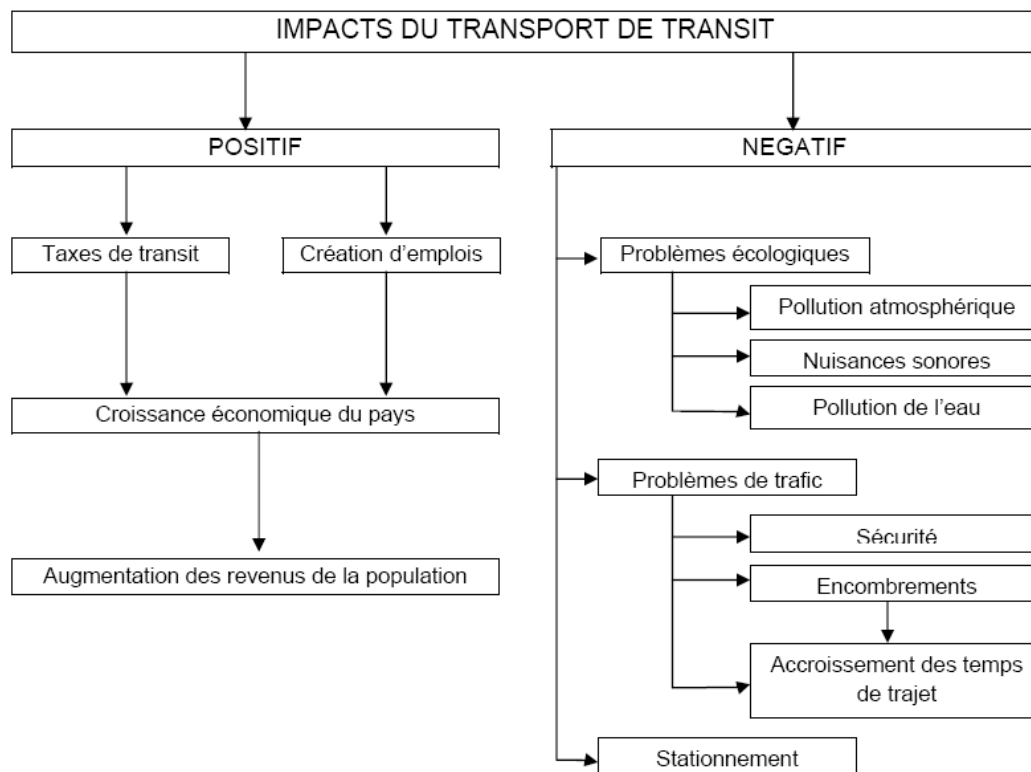
Nous pouvons de plus affirmer que le transit des marchandises joue un rôle clé dans les économies baltes. Même si le transit est perçu comme l'acheminement de marchandises d'un pays tiers, il peut constituer les prémices d'un développement propre des économies baltes (Fig.3). La situation géographique des états de la Baltique orientale ainsi que leur histoire récente leur octroient un rôle privilégié dans les relations entre les pays de la CEI et l'Europe occidentale, voire le reste du monde. Dans les trois pays, les ports sont au centre de ces flux de transit et les nœuds d'interaction entre les modes, essentiellement ferroviaires et maritimes.

Les corridors de transit à travers l'espace balte sont à la fois Est/Ouest et Nord/Sud. Par l'analyse des statistiques, on constate que les flux importants de marchandises se déplacent d'Est en Ouest par les ports, en provenance de Russie, ou de CEI et, à destination non seulement de l'Europe occidentale mais aussi du monde entier. Pour assurer la croissance

³ Cette expression a souvent été utilisée pour qualifier les Etats Baltes au milieu des années 2000, en raison de leurs économies en plein essor.

⁴ La valeur ajoutée brute mesure la contribution d'une branche ou d'une industrie au PIB.

du fret de transit, les plus gros investissements dans les infrastructures de transports sont motivés par l'amélioration des circulations de transit. La prise en compte des impacts négatifs de ces activités et flux de transit n'est pas prioritaire dans la réflexion. Des politiques de développement durable existent mais face aux impératifs économiques et à la conjoncture, elles en restent à leurs prémices.



D'après Litvinenko, Palšaitis, 2006.

Fig.3 - Les impacts des activités de transit

II – LES APPROCHES DE LA DURABILITE EN BALTIQUE ORIENTALE

Le transport est effectivement une branche cruciale des économies baltes illustrant leur rapide développement. Malgré tous les avantages du transport, le développement rapide du système de transports génère de nombreux effets négatifs. Les plus importants d'entre eux sont : la consommation croissante de ressources énergétiques non renouvelables, la pollution de l'air et l'accélération du changement climatique.

Le transport durable est un concept développé en réaction à ces conséquences visiblement négatives des transports, de leur pratique et performance au cours du siècle. La notion de transport durable ou mobilité durable peut-être définie de la manière suivante⁵ :

- permettre aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes avec équité entre les générations.
- le coût doit être raisonnable, le fonctionnement efficace, un choix de moyens de transport doit être offert et le tout doit venir en appui d'une économie dynamique.
- limiter les émissions et les déchets de manière que ceux-ci ne dépassent pas la capacité que possède la planète de les absorber, minimiser la consommation des

⁵ Définition du Centre pour un transport durable dont la mission est de travailler proactivement à atteindre le transport durable des personnes et des marchandises au Canada.

ressources non renouvelables, limiter la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable, réutiliser et recycler ses composants et réduire au minimum l'usage des terres et la production de bruit.

1- Politique et actions de transport durable lituanienne

Le transport est en effet l'une des principales sources d'émissions de gaz, il est aussi intimement lié à toutes les questions concernant l'énergie. Le secteur des transports en Lituanie est responsable de trois-quarts de la pollution atmosphérique lituanienne globale et a un impact négatif sur la santé humaine (Dagiliute, Juknys, 2004). L'utilisation efficace des ressources énergétiques et une pollution ne dépassant pas des taux acceptables sont les principales conditions d'un système de transport durable. Mais, la récente et particulièrement rapide croissance du secteur des transports lituaniens crée un obstacle pour atteindre cette durabilité. De plus, le parc automobile est principalement constitué de véhicules âgés de plus de 10 ans. Le montant des émissions de ces véhicules est relativement important. Grâce à des exigences strictes aux transporteurs dans les pays de l'UE, le renouvellement des poids lourds est assez rapide. La pollution atmosphérique urbaine et les nuisances dues au bruit sont en augmentation en raison de l'insuffisance des capacités dans les rues des villes et de transports publics inadaptés. Les modes de transport polluants (routier et aérien) sont en développement rapide alors que la modernisation des modes de transport respectueux de l'environnement (rail, voies navigables) exige de lourds investissements. Le taux d'accidents de la route est stable mais à un niveau élevé.

La gestion du transport durable en Lituanie est encore une approche nouvelle alors que les anciens États de l'UE ont sophistiqué leurs politiques en la matière. La Lituanie manque d'expérience dans l'application des initiatives volontaires. Afin de promouvoir leur diffusion des enquêtes publiques sont cruciales. Bien que la Lituanie ait mis en place les exigences environnementales européennes depuis 2004, la pollution due aux transports ne cesse de croître en Lituanie. L'intégration européenne offre aussi des possibilités de développement et de modernisation plus rapide des infrastructures, y compris la mise à la norme standard européenne des voies ferrées.

Pendant la période de transition, la part de passagers et des marchandises transportées par la route a augmenté de manière significative. Le transport routier domine désormais pour les passagers et le fret. Cette augmentation du mode routier est particulièrement néfaste du point de vue de la durabilité; le transport de marchandises par route ne comptait que pour 27% en 1990, alors que le chemin de fer représentait 71% du total, mais depuis le début du siècle la plus grande partie des marchandises sont transportées par la route. Ce phénomène est d'autant plus navrant que le parc automobile est, comme nous l'avons vu, croissant et vieillissant.

En 2005, la Lituanie a adopté une stratégie de développement à long terme de son système de transport (Slapikaite, Streimikiene, 2008). Elle prévoit la modernisation et le développement des infrastructures de transport pour assurer la qualité, l'adoption et le respect des normes environnementales et de sécurité en vigueur dans l'UE. La volonté est de développer un système de transport efficace. Il est, pour cela, nécessaire de coordonner le développement de tous les modes de transport, donner la priorité à un transport plus respectueux de l'environnement, accroître l'efficacité du secteur du transport de l'énergie, la consommation de carburants de rechange plus et moins de carburants qui polluent l'environnement, et réduire la pollution de l'environnement.

Les objectifs à court terme sont les suivants : créer les conditions économiques et juridiques pour le développement de modes peu polluants et plus sûrs, ainsi qu'utiliser des carburants peu polluants et alternatifs. A moyen terme, il est prévu de mieux organiser et contrôler la circulation en vue de réduire la pollution atmosphérique et le bruit. Les objectifs à long terme de cette stratégie de développement durable des transports sont les suivants : coordonner le développement de tous les modes de transport en donnant la priorité au transport ayant un impact négatif inférieur, augmenter l'efficacité énergétique des transports et l'utilisation d'alternatives plus respectueuses de l'environnement (biocarburants) ; réduire

la pollution de l'environnement et son impact sur le changement climatique, et augmenter la sécurité du trafic.

2- Comparaison avec les autres Etats Baltés

La stratégie pour un développement durable de la Lettonie a été adoptée en 2002. Les principaux objectifs et les mesures pour atteindre ces objectifs (en particulier liés à l'établissement d'un système de transport durable) sont semblables à ceux de la Lituanie. La plus grande différence est cependant l'ensemble des indicateurs utilisés pour mesurer les changements des systèmes de transport des deux pays, ce qui rend la comparaison de l'évolution un peu difficile (Kabashkin, Vasiliauskas, 2009).

Les principales mesures d'application des objectifs à long terme sont les suivantes :

- Favoriser la modernisation des moyens de transport avec l'aide de mesures économiques et juridiques, en donnant la priorité aux moyens les moins consommateurs de carburant et les moins polluants ;
- Promouvoir le développement économique d'un réseau de stations-service, distribuant des carburants peu polluants ou biologiques ;
- Mettre en œuvre des mesures pour le développement d'infrastructure de différents modes de transport et l'amélioration de leurs interactions.

La Lettonie et la Lituanie mettent en place des actions similaires, à court et moyen terme, afin de réduire les impacts négatifs de leurs intenses activités de transport, par exemple :

- Renforcement de la sécurité routière ;
- Promotion des modes de transports les plus respectueux de l'environnement, tout en « respectant l'économie » ;
- Développement du transport maritime ;
- Mise en avant du principe « pollueur-payeur », à justifier d'un point de vue économique et légitime dans le secteur des transports ;
- Développement du réseau cyclable et accroissement de la longueur du réseau de pistes cyclables.

En Estonie, la Stratégie Nationale de Développement Durable est structurée par quatre objectifs principaux relativement vagues, qui sont ensuite subdivisés en grandes orientations thématiques :

- viabilité de l'espace culturel estonien ;
- amélioration du bien-être social ;
- une société cohérente ;
- l'équilibre écologique.

Le programme opérationnel 2007-2013 pour le développement économique comporte deux grandes séries de priorités, elles aussi assez vagues, en matière de transports :

- Le développement des transports stratégiques avec pour objectifs le développement des transports en commun et l'amélioration de l'accessibilité et l'accroissement de la sécurité routière ;
- le développement des transports régionaux, qui vise à créer des possibilités de liaisons entre les centres régionaux.

La politique de transports durable en Estonie est moins lisible, mais elle peut en partie s'expliquer par le poids moins important du transport routier que dans les autres Etats Baltés.

Les politiques de transport durable existent dans les états baltés mais leur mise en œuvre a tendance à se faire attendre. La priorité va aux investissements ayant des impacts économiques immédiats : les États ont des moyens réduits et les principales actions sont bien souvent l'œuvre des acteurs (privés) du monde des transports. Sans conditions économiques favorables, il sera impossible de développer un système de transport respectueux de l'environnement. Le principal principe « pollueur-payeur » n'est pas mis en œuvre dans le secteur des transports et la crise économique ne facilite aucunement sa mise en œuvre.

Toutefois, désormais membres de l'UE, les États baltés manifestent également un intérêt envers l'élaboration de meilleures solutions multimodales pour mieux répondre aux défis

environnementaux et de développement durable et, réduire la congestion et les goulots d'étranglement.

III – L'UE, PROMOTEUR ET MAITRE D'ŒUVRE DE LA DURABILITE

Au niveau européen, l'intégration du développement durable dans le champ des transports s'est renforcée officiellement avec le livre blanc de 2001 (Meunier, Zeroual, 2006). Il définit une stratégie globale comprenant plus de 60 mesures spécifiques visant à briser le lien entre la croissance des transports et la croissance économique et à rétablir l'équilibre entre les modes de transport. La stratégie de l'UE pour le développement identifie l'amélioration du système de transport comme une priorité. C'est sous cet angle que l'action européenne participe au développement d'un transport durable en Baltique orientale. Ainsi, dans les états baltes, un projet ferroviaire participe à un axe européen, le « projet prioritaire RTE-T n° 27 », selon son appellation officielle, ou *Rail baltica*.

1- Le projet ferroviaire Rail Baltica

Dans la région, l'absence de liaison ferroviaire avec le reste de l'Union européenne s'explique aussi bien par le tracé des frontières que par des implications techniques. En revanche, Tallinn, Riga et Vilnius, sont directement reliées à Saint-Pétersbourg au rythme d'au moins six liaisons par semaine. La différence d'écartement des voies ferrées avec le reste de l'UE impose une rupture de charge, source de délais supplémentaires. Cette organisation héritée de l'époque soviétique fait aujourd'hui figure d'anomalie dans l'UE.

Dès 1992, la connexion ferroviaire entre les Etats baltes était identifiée comme l'une des clés d'un développement régional équilibré. En 2001-2002, les gouvernements baltes et polonais ont affiché leur volonté commune de développer une liaison ferroviaire à grande vitesse sur un axe Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki. En avril 2004, l'UE a consacré l'initiative projet prioritaire n°27 des RTE. Le projet *Rail Baltica* est évalué à 4 milliards d'euros. Il permettra à terme de consacrer les Etats baltes comme interface entre l'Europe continentale, la Scandinavie et la Russie. L'instrument choisi pour une intégration plus rapide dans l'UE est le secteur ferroviaire qui a un certain nombre d'avantages concurrentiels par rapport à d'autres modes de transport :

- le rail est pertinent dans le transport de volumes élevés en raison de sa capacité ;
- l'efficacité énergétique du transport ferroviaire, moins polluant que la route et l'aérien ;
- le rail est considéré dans la région comme le mode de transport le plus sûr.

La construction de la nouvelle ligne *Rail baltica* doit donc contribuer à la « recontinentalisation » de la région, au sens du rétablissement d'un lien fixe permanent dans les frontières de l'UE. Ce lien contient un enjeu économique social et affectif, tant il s'inscrit dans une sorte d'émancipation concrète de l'organisation radiale des infrastructures de transport depuis Moscou ou Saint-Pétersbourg.

Il existe en fait trois scénarios possibles allant d'une construction entièrement nouvelle à une modeste amélioration des infrastructures existantes. Une multiplication de différents tracés a aussi compliqué la prise de décision jusqu'au dernier moment (Vitkute, 2008). Finalement, l'axe retenu semble satisfaire la majorité des parties, sans ignorer les métropoles régionales ni zigzaguer sans fin. Un détail toutefois : la capitale lituanienne, Vilnius, est tout simplement mise à l'écart (Fig.4).

Ce qui est adopté aujourd'hui semble être le tracé définitif du projet. Il comprend une large modernisation de voies préexistantes mais aussi la construction de nouveaux tronçons. Devant les coûts estimés, la révolution se fera en douceur, en conservant dans un premier temps la norme russe d'écartement des rails. Le but premier en termes de performance est d'atteindre une vitesse de 120 km/h en moyenne sur la ligne, pour un voyage Varsovie-Helsinki de 10-12 heures. La construction de certaines portions a déjà commencé et devrait être achevée avant 2013. Avant que la crise économique et financière ne vienne « geler »

toute dépense publique dans les Etats baltes, la ligne *Rail Baltica* en tant que telle devait être inaugurée en 2020. Elle s'allongera sur précisément 1142 kilomètres. Les quelque 80 kilomètres de bras de mer séparant Helsinki de Tallinn seraient couverts dans un premier temps par un service de ferries. Cependant, les maires des deux capitales ont initié à la fin mars 2008 des démarches en vue de construire un tunnel sous-marin reliant les deux rives. Une étude de faisabilité est en cours sous patronage de l'UE. Un tel projet serait l'apogée de *Rail Baltica*, d'autant qu'il rapprocherait encore davantage les «cousins» finnois et estoniens.



Source : Rail Baltica, Final report, 2011.

Figure 4 : Tracé de la liaison Rail Baltica

Rail Baltica apparaît donc comme un projet de long terme qui devra porter durablement ses fruits à toute la région. Il convient cependant de nuancer les impacts de ce projet, notamment de point de vue du développement durable :

- Du point de vue environnemental, toute option de développement des infrastructures incluant une acquisition de terrain pour les tracés de *Rail Baltica* a des effets sur l'environnement. Cependant, tous les investissements réduiront la pollution de l'air et les émissions dues au transport grâce au report modal de la route vers le rail ;
- Il semble que le problème de base d'interopérabilité des réseaux nationaux ne soit pas réglé malgré la construction de plateformes intermodales à intervalles réguliers. La différence entre systèmes européen et russe persiste et menacerait la future rentabilité du projet. Cette question rejoint celle du rôle de *Rail Baltica* pour le fret ferroviaire : son orientation méridienne est perpendiculaire aux flux ferroviaires dominants dans la

région et la perspective d'un transfert de la route vers le rail des flux sud/nord laisse songeur...

- Projet européen, *Rail Baltica* laisse de côté Kaliningrad et Saint-Pétersbourg, deux nœuds majeurs des flux ferroviaires en Baltique orientale ;
- Enfin, le chantier *Rail Baltica* a été touché de plein fouet par la crise économique et financière. Les travaux qui devaient débiter dès 2013 ne devraient en fait pas commencer avant 2020, à l'exception de certains tronçons comme celui à gabarit européen entre la Pologne et Kaunas qui devrait être achevé dès 2013.

Dans tous les cas, deux problèmes essentiels se posent : d'une part, l'infrastructure ferroviaire demeure peu utilisée par les populations du fait de la lenteur du transport et d'une desserte incomplète du territoire (Gobert, 2009). Cette désaffection a justifié la fermeture de lignes ; d'autre part, le coût de la construction de la nouvelle ligne pose la question de sa rentabilité, au regard des flux encore modestes dans le sens Nord-Sud. Comment surtout cet axe peut-il participer à l'acheminement des flux de marchandises qui s'inscrivent encore principalement dans le sens Est-Ouest, c'est-à-dire en provenance de Russie ? D'ailleurs, la desserte de la Russie est également la problématique majeure du transport maritime en Mer Baltique.

2- L'autoroute de la mer Baltique

Les autoroutes de la mer, initiées par la Commission européenne, sont également partie prenante dans l'instauration de transports durables en Baltique orientale tout en participant au développement économique régional.

L'idée force est une meilleure complémentarité entre modes de transport : la route ne doit plus être le moyen unique pour acheminer les marchandises et transporter les Européens. Le potentiel du rail, du fluvial et du maritime est à exploiter : prise en charge d'une partie du trafic, résorber des goulets d'étranglement, moindre coût environnemental. Pour un rééquilibrage des modes de transport, le maître mot est alors l'intermodalité (Vauguet, 2008).

La mer Baltique semble à première vue propice au développement des autoroutes de la mer, ce qui explique qu'elle fasse partie d'un des quatre corridors mis en avant par l'UE. Le transport maritime y est un facteur majeur de développement économique et le cabotage maritime y est omniprésent. Autour du projet se réunissent plusieurs Etats membres de la zone dont les états Baltes. Pour eux, la mer Baltique est un lieu d'échanges vital. Entre 2003 et 2020, on prévoit une augmentation du trafic intra-régional de 55%. Mais qui dit augmentation des échanges dit infrastructures à la hauteur du trafic et gestion optimale des flux. L'objectif souhaité est non pas de créer de nouvelles lignes de transit, mais de rationaliser celles existantes, en s'attelant également à la mise à niveau des infrastructures et des services maritimes. De fait, les armateurs et autres opérateurs privés doivent pouvoir compter sur des ports compétitifs. Pour rendre les chaînes logistiques toujours plus efficaces, l'idée développée serait d'exploiter le potentiel de certaines zones portuaires, notamment celles des Etats baltes. Il s'agirait de créer de véritables centres de logistique, avec une intégration intermodale plus forte assurant notamment la continuité de la chaîne logistique vers le rail et le routier.

Destinés à être de vrais centres d'affaires, les ports sont eux aussi des points essentiels pour tisser la toile des autoroutes maritimes européennes. Elles englobent aujourd'hui, dans des projets communs partageant une façade maritime commune. On retrouve en Estonie, en Lettonie, et en Lituanie, cette même volonté d'insérer leurs ports dans une dynamique transeuropéenne mais aussi mondiale.

La réalité opérationnelle des autoroutes de la mer en Baltique reste négligeable. Quelques liaisons existent comme la ligne Klaipeda – Karlshamm. L'objectif de ce lien est de faire passer la part du transport intermodal dans ce corridor de 18% à 56% en 2015 et à 71% en 2025. Deux types de solutions techniques et commerciales intermodales coexistent, qui structurent la logistique des marchandises visées :

- les transports routiers disposent de navires rouliers tout fret (Ro-Ro) ou fret et passagers (Ro-pax et car-ferries) qui assurent les traversées maritimes pour relier les réseaux terrestres.
- la seconde option technique et commerciale (le conteneur) est proposée dans tous les ports, et sur toutes les relations. C'est la plus universelle et la plus intermodale, le conteneur étant l'outil standard des transports internationaux. C'est aussi la formule la moins coûteuse et la plus économe en carburant.

Cependant, face au petit nombre de liaisons effectives, les appels à projets se multiplient dans le cadre de l'autoroute de la mer Baltique. Un problème majeur semble se poser : les flux maritimes dominants dans la région mettent en relation l'UE et la Russie. Or, des partenaires privés de pays tiers à L'UE peuvent prendre part à ces projets, mais ces derniers ne sont éligibles que s'ils concernent des infrastructures de pays membres.

Toutes ces réflexions illustrent les difficultés que rencontre la mise en œuvre de transports durables dans la région, sous le cadre européen. Un flux majeur se démarque d'Est en Ouest, de la Russie (pays tiers) vers l'UE et semble pour partie exclu des potentialités offertes par les autoroutes de la mer. Se posent de plus quelques interrogations : les autoroutes de la mer arriveront-elles à s'imposer comme une véritable solution alternative ou complémentaire à la route ? Offriront-elles une solution durable sur un plan environnemental, dans la mesure où la croissance des échanges maritimes notamment d'hydrocarbures soulève des inquiétudes dans la région ? Se pose également la question de la pertinence des actions européennes. Comment peut-elle en même temps financer d'importants investissements routiers comme la *Via Baltica* et prôner le développement d'un cabotage maritime plus respectueux de l'environnement ? Ce cas de figure illustre la traditionnelle opposition entre politiques publiques et acteurs privés : l'UE opte pour une amélioration des mobilités nord-sud alors que les acteurs économiques préféreraient un renforcement des axes facilitant une circulation est/ouest (y compris au niveau national (axe lituanien Klaipėda – Kaunas - Vilnius).

CONCLUSION

Le développement contemporain du système de transport en Baltique orientale fait face à une problématique ambiguë. Il s'agit à la fois d'organiser un système durable et socialement acceptable, et d'autre part de reconnecter les Etats baltes à l'Europe centrale par des axes terrestres forts, assurant un potentiel économique non négligeable pour de petites économies en crise. Quels que soient les acteurs de cette (re)construction du système de transport balte, ils doivent faire face à cette double logique antagoniste, surtout pour les acteurs privés confrontés à un contexte économique délicat.

De plus, dans la région, les transports se déclinent sous plusieurs modes mais pour comprendre l'ampleur des projets actuels, notamment multimodaux, il faut revenir aux problèmes engendrés par l'éclatement de l'URSS. D'ailleurs, peut-on pertinemment vouloir mettre en place des politiques de transport durable dans la région sans que la Russie en soit véritablement partie prenante ? Le développement est à la fois un déploiement dans l'espace et dans le temps. Or, L'UE semble oublier que les Etats de la Baltique orientale ne sont « européens » que depuis six ans alors qu'ils ont été soviétiques pendant plus de 50 années. La frontière politique ne coïncide pas avec la discontinuité en matière de réseaux de transports : aborder ceux-ci à l'unique échelle européenne ne peut être une démarche pertinente à moyen ou long terme. De plus, la combinaison d'un trafic maritime intensif et de ses caractéristiques physiques rendent la Mer Baltique fortement sensible aux impacts environnementaux des activités de transport, aborder la durabilité dans la région impose une réflexion de l'ensemble des pays riverains.

Certes les Etats Baltes peuvent mettre en place des actions nationales en faveur des carburants propres ou des transports en commun, mais sont-ils capables d'assurer la sécurité et de réduire les risques des flux massifs liés aux hydrocarbures russes qui

transitent par leurs territoires ou qui les frôlent. Doivent-ils pour autant se séparer de ce créneau, de cette rente de situation, qui constitue encore une importante source de revenus pour leurs économies respectives ?

Bibliographie

Bakanaite R., 2009, Transport economy in Baltic countries : tendencies and transport infrastructure policy, *Working Paper n. 123*, 40 p., Università degli studi de Trieste.

Beyer A., 2008, Le contact des réseaux ferrés à écartement russe et européen. Héritage embarrassant ou futur trait d'union continental ?, *Revue STRATES*, n°15 « Union Européenne – Voisinages. La quête d'une intégration régionale », pp. 155 - 170.

Dagiliute R., Junkys R., 2004, Changes in Lithuanian Transport Sector from the Point of Sustainability, *Aplinkos tyrimai, inžinerija ir vadyba*, n°29, pp.37-43, Kaunas, KTU.

Gobert S., 2009, Rail baltica : le chaînon manquant de la Baltique ferroviaire, regard sur l'est, <http://www.regard-est.com>, publication en ligne.

Kabashkin I., Vasiliauskas A.V., 2009, Comparative analysis of the actions towards sustainable transport system development in Latvia and Lithuania, The 6th International Scientific Conference, Vilnius.

Kovacs G, Spens K.M., 2006, Bottlenecks in intermodal transportation – the case of Baltic Region, The Second International Intelligent Logistics Systems Conference, 2006 Brisbane.

Koskinen M-K. , Ojala L., 2005, Development of Baltic States' ports, Paino-Raisio Oy, Finland, 2005, 19 p.

Kunth A., Thorez P., 2007, Frontières et transport, frontières de transport : continuités, mutations et transition entre l'Ouest et l'Est de l'Europe, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, pp. 89-120.

Litvinenko M., Palsaitis R., 2006, The evaluation of the transit transport probable effects on the development of country's economy, *Transport*, Vol XX, n°2, pp.135-140, Vilnius, VGTU.

Meunier C., Zeroual T., 2006, Transport durable et développement économique, *Développement durable et territoires*, <http://developpementdurable.revues.org>, publication en ligne.

Slapikaite S., Streimikiene D., 2008, Darniojo transporto Lietuvoje vystymosi problemos 2005-2020 m., *Aplinkos tyrimai, inžinerija ir vadyba*, n°43, pp.48-60, Kaunas, KTU.

Serry A., 2006, *La réorganisation portuaire de la Baltique orientale, l'émergence d'une nouvelle région en Europe*, Thèse de Géographie, Université du Havre, 373 p.

Serry A., 2011, Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale, *Territoire en mouvement*, n°10, pp. 36-48.

Sous la direction de Chefs de mission économique à Tallinn, Riga et Vilnius (2006), Exporter en Estonie, Lettonie et en Lituanie, 480 p., Paris, Ubifrance.

Vauguet F., 2008, Les autoroutes de la mer ou une autre voie d'intégration économique pour la Nouvelle Europe, *Nouvelle Europe*, www.nouvelle-europe.eu, publication en ligne.

Vitkute D., 2008, The European special policy and planning : the case of Rail Baltica project, mémoire de Master, 93 p., Faculté des Sciences Humaines, Université de Turku.