

Arnaud SERRY

Maitre de conférences en géographie

Laboratoire CEDETE (Centre d'Etudes pour le Développement des Territoires et l'Environnement),
associé au CIRTAI.

Université d'Orléans, IUT de Chartes, 1 place Roger Joly, 28000 Chartes.

arnaud.serry@univ-orleans.fr

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

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 les 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 contributes significantly to the Baltic States economic development. This area has increasing flows, mainly cargo flows, which are mainly concerned by sustainability issues. The economic and social benefits from increased traffic are difficult to reconcile with the high environmental costs. The aim of this work is show, through the Lithuanian case, the links between development and sustainability of transport in the Baltic States, recalling the organization of regional transport system and strategies to attain a sustainable development.

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

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. 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. Les pays

Ce transport durable est un concept développé dans en réaction à des conséquences visiblement négatives de la politique des transports, de leur pratique et performance au cours du siècle. La notion de transport durable ou mobilité durable est souvent définie en ces termes ci : "Le transport durable vise à répondre ou aide à répondre aux besoins de mobilité actuels sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs besoins. "

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.

1. Le système de transport en Baltique orientale

1.1. Les 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

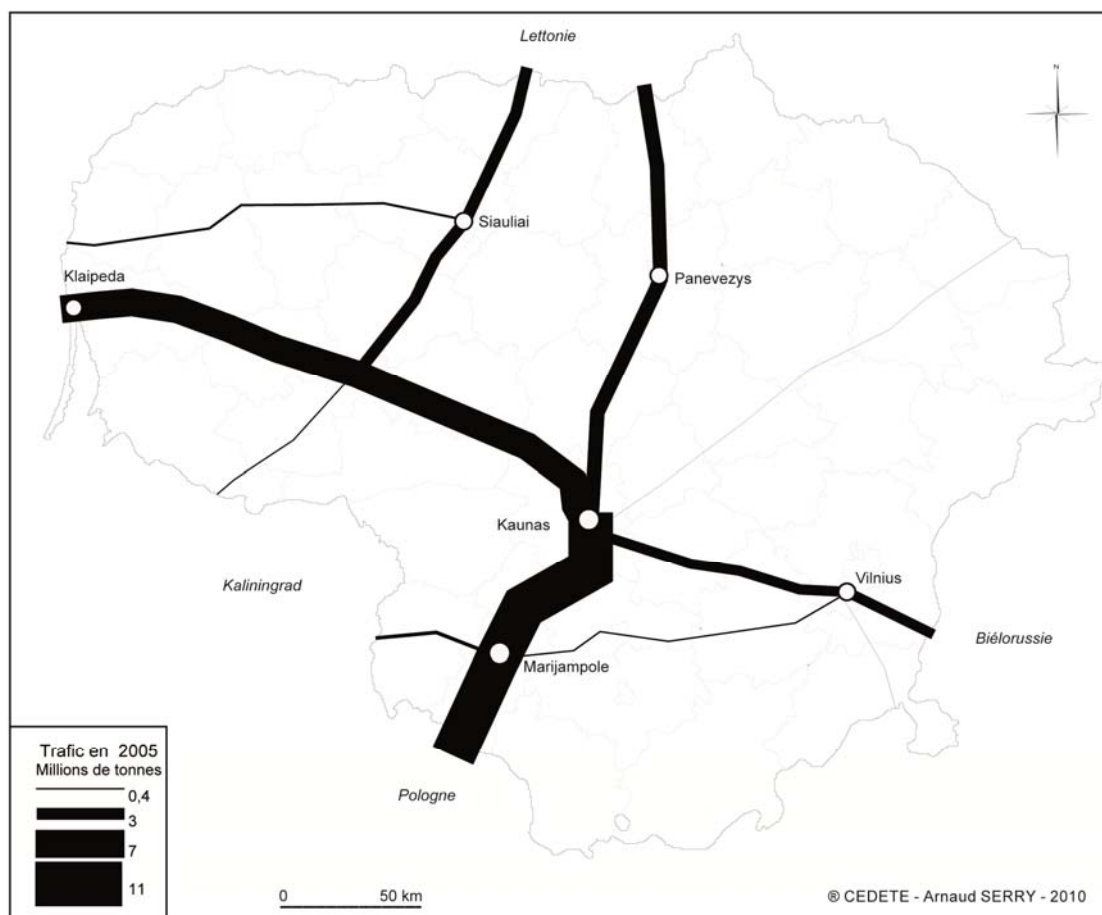
Lituanie, le transport est principalement utilisé pour le trafic de transit à partir de l'Europe de l'Ouest vers la Russie et la CEI. Ces derniers pays sont plutôt desservis par voies ferroviaires, aérienne et conduites pour le pétrole. De nombreux travaux sont prévus dans les domaines routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire afin de développer et d'améliorer les infrastructures actuelles.

La principale force du transport lituanien est routière, ce qui explique que jusqu'à aujourd'hui beaucoup d'efforts ont été faits pour préserver cette situation, voire l'accroître. Dans le même esprit, les politiques lettone et estonienne ont mis l'accent sur leurs atouts c'est à dire principalement au transport maritime.

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 en raison de la diminution du transport ferroviaire qui, en 1995 s'élevait à 50% du transport total de marchandises en 2005 et a diminué jusqu'à 38%. 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 Etas Baltes et de l'UE. Ces flux sont donc majoritairement méridiens, à l'exception de ceux liés à la desserte portuaire (Cf. Carte 1).

Carte 1 : Les flux routiers en Lituanie en 2005



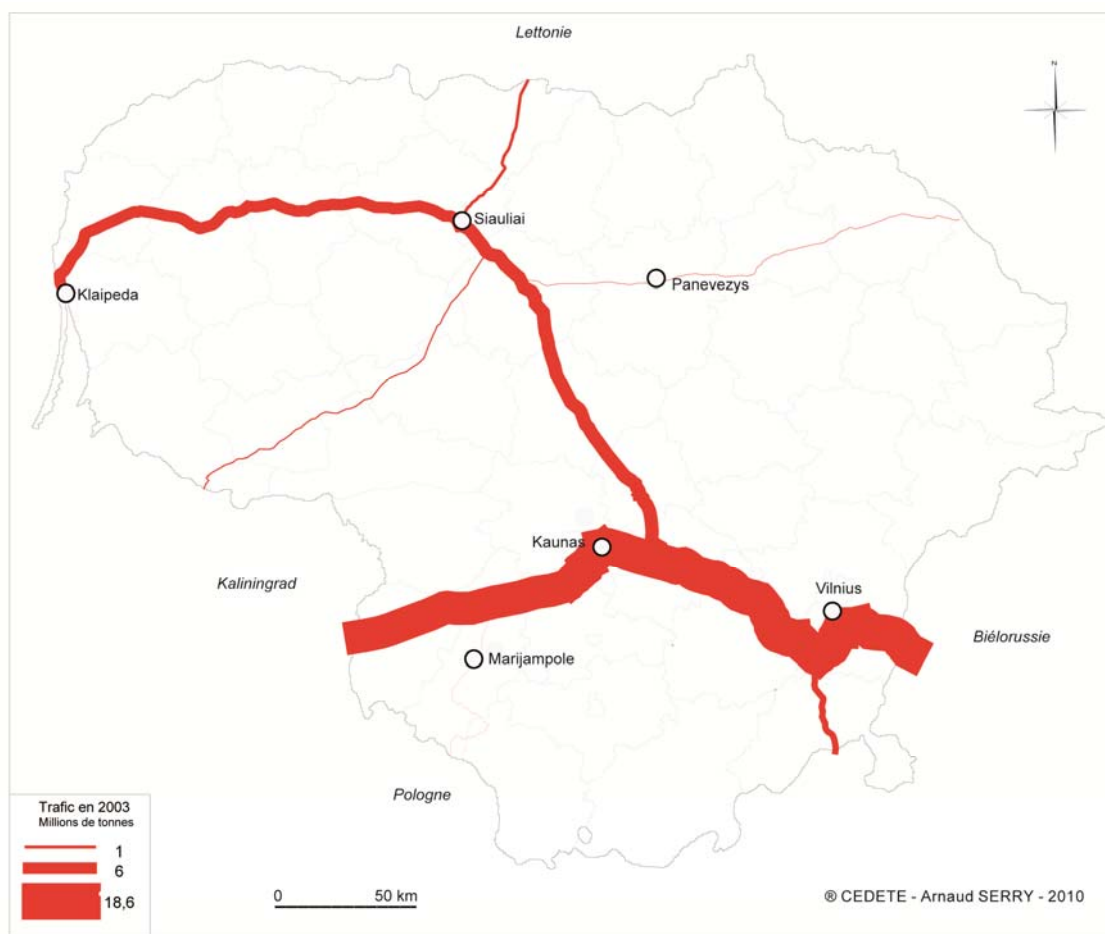
On peut souligner ici le développement du projet « Via Baltica ». Cet axe autoroutier, reliant Helsinki à Prague, via Tallinn, Riga, Varsovie traverse la Lituanie du Nord au Sud, sur 280 kilomètres, est déjà classé autoroute européenne (E67). Projet partiellement réalisé, les fonds européens contribuent 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'autoroute.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'opérateur historique, Lietuvos Gelezinkeliai, toujours détenu à 100 % par l'Etat, conserve le monopole du transport ferroviaire. Le transport de passagers, tend à régresser et fonctionne à perte, tandis que le transport de marchandises est en augmentation constante et largement bénéficiaire. En 2004, LG a transporté 45,5 MT de fret, 55 MT en 2008, puis 43 Mt en 2009 en raison de la crise économique.

Des besoins conséquents existent dans presque tous les domaines, équipements de voies, matériel roulant, signalisation et télécommunications, modernisation des gares, reconstruction de tunnels et contournements (Bakanaite, 2009).

La part du rail est importante dans les liaisons avec la Russie (notamment avec l'oblast de Kaliningrad) et la CEI. Elle est en étroite liaison avec les activités portuaires, que ce soit en termes d'exportation de pondéreux (engrais par exemple), ou d'importation de marchandises conteneurisée (Cf. Carte 2)

Carte 2 : Les flux ferroviaires en Lituanie



Le projet « *Rail Baltica* » qui prévoit de relier Varsovie à Tallinn (via Kaunas) par une ligne ferroviaire à écartement européen, sera le principal axe de développement du réseau lituanien, et même balte, au cours des prochaines années.

La Lituanie dispose d'un unique port de commerce, Klaipeda, Les principales marchandises traitées sont les produits pétroliers et les engrais. L'activité conteneurs est celle qui connaît actuellement le développement le plus marqué. 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 eau profonde.

Le transport aérien, essentiellement de passagers, est concentré dans l'aéroport de Vilnius, le plus actif du pays, qui poursuit son programme de rénovation et d'adaptation. En particulier, un nouveau terminal est construit, afin de pouvoir traiter séparément les passagers hors UE, depuis que la Lituanie a rallié l'espace Schengen. Par ailleurs,

le trafic de l'aéroport de Kaunas se développe en relation avec les vols à bas prix.

Il ressort de cette brève analyse du système de transport lituanien, que la distinction 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. Ce cas de figure est d'ailleurs commun aux trois Etats Baltes.

1.2. 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 soit 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 si 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. Bien que commune, cette tendance est sur le point de diminuer à cause de la redirection de nombreux pipelines et de la réorganisation portuaire russes et des modifications de certains arrière pays portuaires.

- 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.

- Le chemin de fer n'a plus, ou pas encore, de rôle de premier plan, en tous cas dans les relations avec l'UE. Les raisons sont principalement techniques : faible densité des réseaux et de la part électrifiée, caractères spécifiques tels l'écartement des voies et le maillage. Celui-ci doit être développé car la majorité des voies actuelles sont orientées vers la Russie. De ce fait, le rail connaît un rôle important dans les trafics de transit liés à l'activité portuaire. Ce trafic de transit est très fortement consacré aux hydrocarbures russes et soulève donc des interrogations spécifiques en matière environnementale.

- 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 passager a augmenté depuis 1990 alors que le trafic de fret aérien 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 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. 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.

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 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 diront 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 celles 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.

1.3. Les transports, secteur clé des économies baltes

S'intéresser à l'économie de ceux qu'on appelait encore les tigres baltes 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 Etats 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 avec un mais les indicateurs pour 2010 semblent indiquer un arrêt de la détérioration.

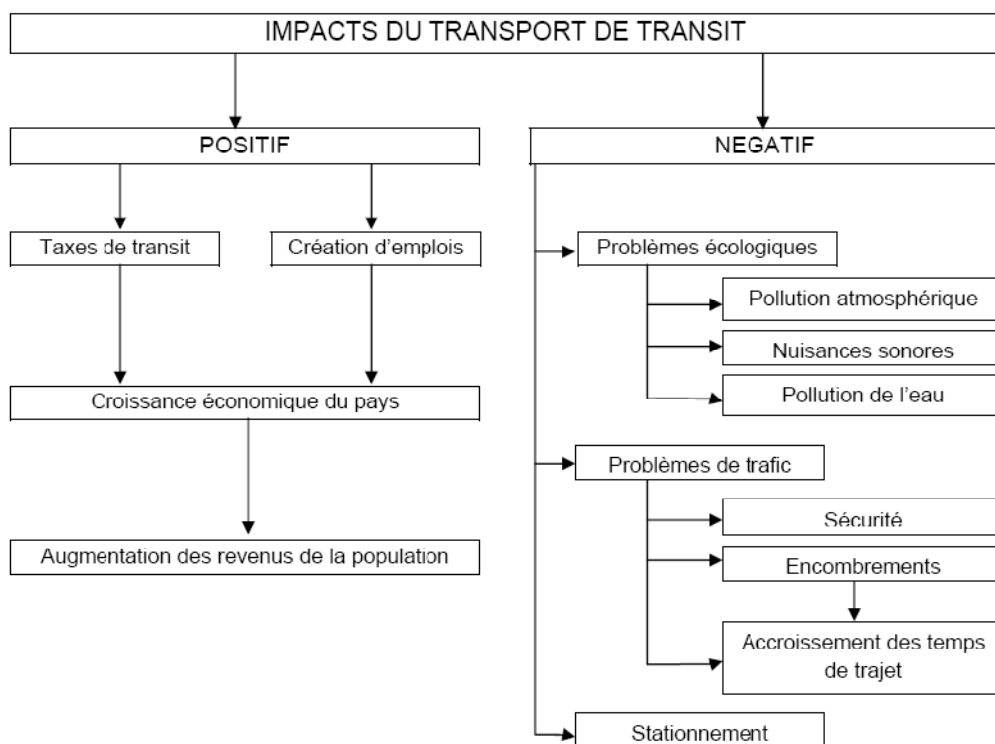
Les activités de transport et d'entreposage jouent un rôle très important dans l'économie lituanienne : en 2004, elles ont représenté 11,9 % du PIB contre 9% en 1996. En 2004, le secteur employait déjà 4,5 % de la population active et comptait 5 350 entreprises. Cette omniprésence du secteur dans l'économie 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. 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 VAB³ estonienne, 14,5% en Lettonie et 13,7%% en Lituanie étaient produits par les activités de transport et d'entreposage.

Il faut par ailleurs rappeler que les transports ont pour les Etats 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 la transportation de marchandises d'un pays tiers, il peut constituer les prémices d'un développement propre des économies baltes (Cf Figure 1). 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 destinations non seulement de l'Europe occidentale, mais aussi avec le monde entier. Pour assurer la croissance 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.

Figure 1 : Les impacts des activités de transit



D'après Litvinenko, Palšaitis, 2006.

2. Les approches de la durabilité en Baltique orientale

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

2.1. Politique et actions de transport durable lituaniennes

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 de transport durable. 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 les rails de gabarit européen.

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 (52 % en 2002). Ce phénomène est d'autant plus navrant que le parc automobile est croissant et vieillissant.

En 2005, la Lituanie a adopté une stratégie de développement à long terme de son système de transport. 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.

2.2. Comparaison avec les autres Etats Baltes

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 à peu près les mêmes que dans le cas 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 ces 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 » ;
- Développer le transport maritime ;
- Mettre en avant le principe « pollueur-payeur » et le 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 4 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 Baltes.

Les politiques de transport durable existent dans les états baltes 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 baltes manifestent également un intérêt envers l'élaboration de meilleures solutions multimodales entre les différents modes de transport. Le transport multimodal pour mieux répondre aux défis environnementaux et de développement durable et réduire la congestion et les goulots d'étranglement

3. L'UE, promoteur et maître d'œuvre de la durabilité.

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 de 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 Etats baltes, un projet ferroviaire participe à un axe européen, le « projet prioritaire RTE-T n° 27 », selon son appellation officielle, ou *Rail Baltica*.

3.1 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 correspondances 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, il est 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 « re continentalisation » 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. 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 (Cf. Carte 3).

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 (Cf. Carte 3). 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.

Rail Baltica apparaît donc comme un projet de long terme qui portera 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 :

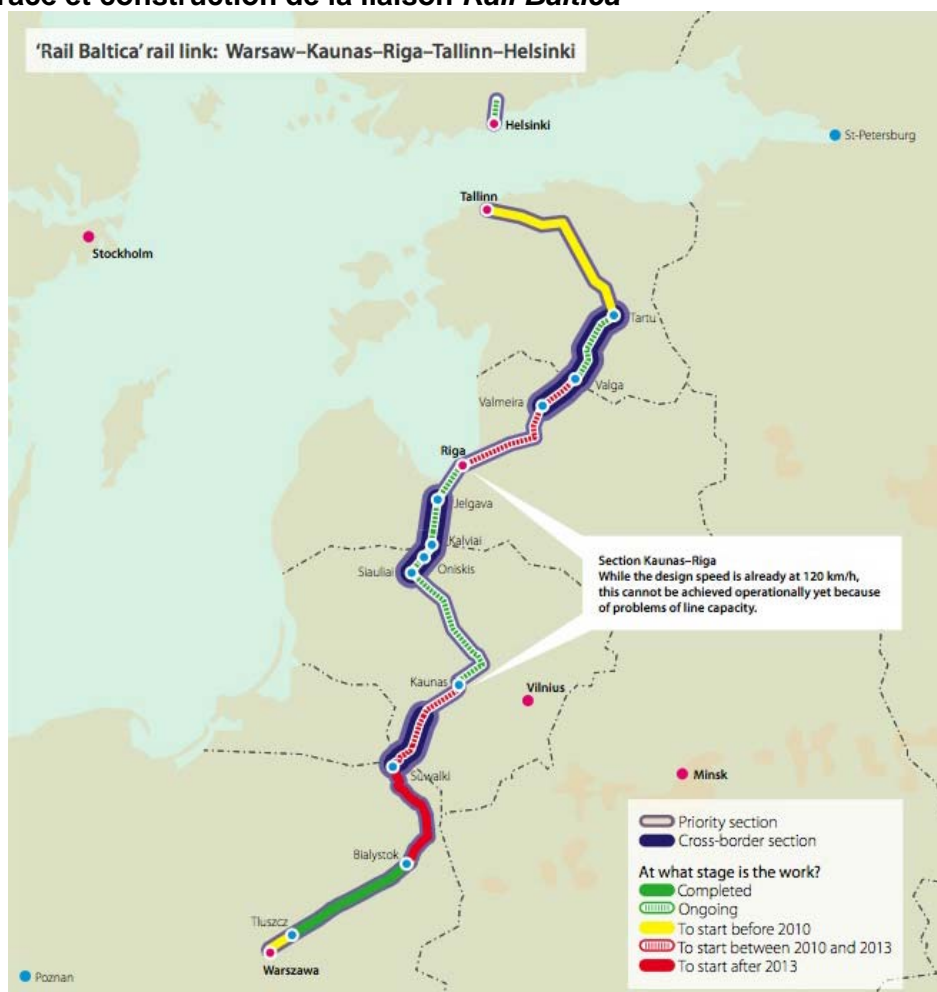
- Du point de vue environnemental, toute option de développement des infrastructures incluant une acquisition de terrain pour les tracés de *Rail Baltica* a des effets sur l'environnement. Cependant, tous les investissements réduiront la pollution de l'air et les émissions dues au transport grâce au 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 au 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* est évidemment touché de plein fouet par la crise économique et financière. Si les travaux continuent pour l'instant en Pologne, ils ont pratiquement cessé dans les trois Etats baltes. Des retards supplémentaires sont à craindre.

Carte 3 : Tracé et construction de la liaison *Rail Baltica*



Source : <http://rail-baltica.com/>

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 désaffectation 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 Nord-sud 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.

3.2. L'autoroute de la mer Baltique

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

L'idée force est une meilleure complémentarité des 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.

Une autoroute est en construction en mer Baltique. 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'attendant 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 de l'autoroute de la Mer 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 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 dominant dans la région mettent en relation l'UE et la Russie. Or, de 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 les acteurs économiques préféreraient un renforcement des axes facilitant une circulation est/ouest (y compris au niveau national (axe lituanien Klaipeda – 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. Quelques soient les acteurs de cette (re)construction du système de transport balte, ils doivent faire face à cette double logique antagoniste.

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 générés 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 6 ans alors qu'ils ont été soviétiques pendant plus de 50 années.

Certes les Etats Baltes peuvent mettre en place des actions nationales en faveur des carburants propres ou des transports en communs, 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 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., *Universita degli studi de Trieste*.

DAGILIUTE R., JUKNYS R. (2004), « Changes in Lithuanian Transport Sector from the Point of Sustainability », *Aplinkos tyrimai, inžinerija ir vadyba*, Nr.29, p.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.

LITVINENKO M., PALSAITIS R. (2006), « The evaluation of the transit transport probable effects on the development of country's economy », *Transport*, Vol XX, No 2, p.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*, Nr. 43, p.48-60, Kaunas, KTU.

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

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.

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

² Deux companies se cotoient : Estonian Railway Ltd possède 685 km de voies, alors que Edelaraudtee Ltd en possède 361 km.

³ La valeur ajoutée brute mesure la contribution d'une branche ou d'une industrie au PIB.