

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
DURBAN 2003**

**RAPPORT NATIONAL DE LA LETTONIE**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2**  
***Route et qualité de vie***

**Rapporteurs**

Olafs Kronlaks, directeur général,  
Juris Tauriņš, responsable de projets

Direction des autoroutes de la Lettonie  
3,rue Gogoļa, Riga, LV 1050, Lettonie

# L'amélioration du corridor - parcours international du transport Via Baltica (E67) en Lettonie Problèmes et solutions

## Résumé

Depuis la restauration de l'indépendance des trois pays Baltes au début des années quatre-vingt-dix, le corridor de transport Via Baltica (Helsinki - Tallin - Riga - Kaunas - Varsovie) est devenu l'artère principale reliant le nord au sud, de la Finlande à l'Europe occidentale et traversant les territoires de la Lettonie, de l'Estonie et de la Pologne. En 1994, lors de la conférence des ministres du transport de toute l'Europe, la Via Baltica a été définie comme faisant un partie intégrante du premier corridor européen multimodal.

Ce parcours assure à la Lettonie une adaptations harmonieuse de son réseau routier au réseau routier européen, il encourage aussi le développement du tourisme et des services qui y sont connectés. Dès 1996, le parcours de la Via Baltica a été porté sur les cartes d'autoroutes et est marqué d'un index international «E67», ce qui en fait la première route lettone avec une telle indication.

Étant donnée le caractère international de la VIA BALTICA, et en vue d'assurer le développement progressif de ce parcours et de coordonner les actions de mettre en œuvre dans ce sens, et compte tenu du caractère international de la VIA BALTICA, les délégués des gouvernements engagés dans le projet ont formé un *Monitoring Committee*. Sous l'égide de ce dernier, un premier programme d'investissement pour la période de 1996-2000 a été élaboré et couronné de succès.

La mise en oeuvre du premier programme avait beaucoup apporté en terme de nouvelles technologies, introduction de nouvelles méthodes et administration de l'entretien des autoroutes sur le parcours et leur consécutive application au reste des routes en Lettonie. On peut nommer par exemple la création d'un service moderne d'entretien pendant l'hiver, des projets portant sur l'amélioration de sécurité du trafic proposés par les conseillers étrangers, la mise en place d'un système unique de l'information touristique sur lequel repose aussi le système national de panneaux routiers de l'information touristique, etc.

Actuellement, le travail sur les projets de développement de la VIA BALTICA se poursuit. En tant que pays candidat à l'entrée dans l'UE la Lettonie reçoit un soutien financier de la part d'un des fonds d'aide de l'UE et qui constitue l'une des sources principales de cofinancement pour le programme de développement du parcours.

Le développement de la VIA BALTICA constitue un élément de l'ensemble des travaux sur le réseau routier, qui garanti un développement du système de transport effectif, équilibré, multimodal et en fin de compte respectueux de l'environnement, prenant en considération les besoins d'un service de transport performant tant au sens quantitatif que qualitatif. Ce système doit être assorti d'une garantie de sécurité, assurer un éventail de choix élargi au niveau du transport des voyageurs et des chargements. Enfin, ce système doit encourager le développement régional et faciliter l'intégration dans le système du transport européen.

## Qu'est-ce que c'est Via Baltica?

Depuis la restauration de l'indépendance des trois pays Baltes au début des années quatre-vingt-dix, le corridor de transport Via Baltica (Helsinki - Tallin - Riga - Kaunas - Varsovie) est devenu l'artère principale reliant le nord au sud, de la Finlande à l'Europe occidentale et traversant les territoires de la Lettonie, de l'Estonie et de la Pologne. En 1994, lors de la conférence des ministres du transport de toute l'Europe, la Via Baltica a été définie comme faisant un partie intégrante du premier corridor européen multimodal.



### Première image. La carte de l'Europe septentrionale. Premier corridor européen VIA BALTICA

Le parcours s'étend sur au total 1000 km dont 202 km se trouvent en Lettonie. Le trajet qui traverse la Lettonie se caractérise par une chaussée divisée en deux zones avec une limitation de vitesse fixée à 90 km/h. Il y a aussi un segment de chaussée rapide avec des zones divisées (2x2), mais qui pour autant ne satisfont pas aux critères de chaussée rapide. La qualité de l'asphalte comparée au reste du pays est bonne, même s'il n'est pas assuré une uniformité sur l'ensemble du parcours, tant au niveau des critères de qualité que de critères géométriques.

L'intensité moyenne du trafic varie de 2 500 voitures par jour dans les régions voisinant la frontière de l'Estonie et l'Lituanie jusqu'à 20 000 voitures à l'approche de Riga.

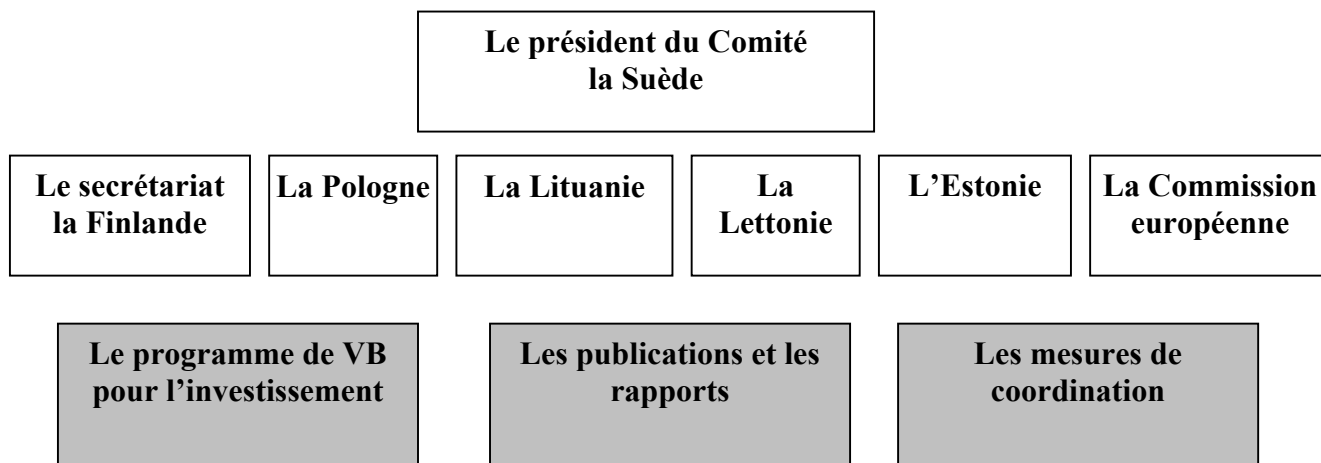
## **Deuxième image. Le réseau des routes de la Lettonie. La parcours de la Via Baltica et ses routes d'accès.**

Comme axe reliant le nord avec le sud complétée du corridor allant de l'est à l'ouest, la Via Baltica constitue le fondement du système des routes en Lettonie. Le point de croisement des deux directions se trouve à proximité de la capitale Riga, cette dernière se caractérisant en outre par une plus grande charge de transport et une plus grande intensité du trafic.

Ce parcours assure à la Lettonie une adaptation harmonieuse de son réseau routier au réseau routier européen, il encourage aussi le développement du tourisme et des services qui y sont connectés. Dès 1996, le parcours de la Via Baltica a été porté sur les cartes d'autoroutes et est marqué d'un index international «E67», ce qui en fait la première route lettone avec une telle indication. De lors, le réseau des routes désignées par « E » s'est considérablement élargi.

### **Le comité de surveillance de la Via Baltica**

Sur la base du mémorandum d'entente mutuelle signé à la fois par les ministres du transport des pays de la Via Baltica et la Commission européenne, et afin de coordonner les activités communes à la remise en état de la Via Baltica, il a été créé le Comité de surveillance de la Via Baltica dont les membres sont les délégués des pays concernés et les représentants de la Commission européenne.



### Troisième image. La structure du Comité de surveillance de la Via Baltica

Les fonctions principales du Comité de surveillance sont les suivantes:

- coordination d'activités dans le cadre de Mémoire d'entente mutuelle;
- transformation de la VIA BALTICA en un parcours de rayonnement international;
- responsabilité pour la mise en place du programme d'investissement;
- collection et propagation d'information sur les courants de trafic, les accidents, le passage de frontières ainsi que toute l'information censée aider évaluer la opportunité des investissements futurs.

En plus des fonctions exercées dans le cadre du Comité de surveillance de la VIA BALTICA, et dans le cadre des réunions de l'Association balte des constructeurs de routes, les représentants des directions d'autoroutes de l'Estonie, de la Lettonie et de la Lituanie échangent régulièrement des informations sur les questions actuelles, débattent des nouveaux problèmes et suggèrent des solutions concernant le parcours de la Via Baltica.

### Le programme d'investissement de la Via Baltica

En 1995, sous l'égide du Comité de surveillance et dans le but d'amorcer le processus d'harmonisation du parcours de la VIA BALTICA, le premier programme d'investissement de la VIA BALTICA a été élaboré pour la période 1996-2000. Ce dernier identifie les problèmes, les solutions urgentes, les obligations assumées par chaque État et les mesures à prendre selon le niveau de développement du réseau de chaque pays, l'accessibilité de moyens financiers et autres facteurs.

Il est possible d'identifier les problèmes suivantes:

- la procédure de passage de frontières est trop longue et trop complexe;
- la solidité de la couverture d'asphalte est insuffisante;
- la sécurité du trafic est faible;
- l'état de la couverture des ponts et de la chaussée n'est pas satisfaisante;
- il manque un système unique d'information pour les voyageurs et l'équipement des routes est mauvais;
- le service d'entretien pendant l'hiver ne correspond pas aux exigences du trafic et à l'importance de la route;
- il manque des voies circulaires autour des villes.

## Résultats du premier programme d'investissement de la Via Baltica 1996 -2000

Dans le cadre du programme d'investissement de Via Baltica pour la période de 1996-2000, 41.05 Millions EUR ont été investis dans des travaux d'amélioration de la partie de la route qui traverse le territoire de la Lettonie. Le programme prévoit les activités suivantes:

- la renouvellement total ou partiel de la surface de la route sur une étendue de 145,87 km, ce qui correspond à 71% de tout le trajet letton;
- 8 ponts rendus plus résistants ou réparés;
- la mise en oeuvre de programmes de sécurité routière dans deux villes;
- Des mesures prises pour améliorer la situation aux endroits où il y a le plus d'accidents de la route;
- La création d'un service moderne d'entretien pendant l'hiver sur toute la route.

Pour la période 1997 - 2000 grandes réparations ont été réalisées sur les ponts - il était accompli le programme de reconstruction de 8 ponts.

Compte tenu du financement limité durant la deuxième moitié des années 90, des mesures ont été prises pour prévenir la dégradation de l'état de la surface de la route. Les mesures destinées à augmenter le degré de solidité de la couverture d'asphalte et à améliorer la géométrie de la route ont été prévues dans le deuxième programme d'investissement de Via Baltica.

La problème primordial qui se posait et se pose toujours est la sécurité du trafic routier sur le parcours. Malgré une légère tendance à l'amélioration dans ce domaine atteint grâce aux efforts entrepris, il reste encore beaucoup à faire.

Grâce au soutien reçu dans le cadre du programme de l'UE PHARE les postes frontalières et les postes de douane ont été reconstruits et une procédure de contrôle unique a été mise en place, faisant ainsi diminuer de manière considérable le temps nécessaire pour le passage de la frontière.

Parallèlement à ces activités et d'après les informations rassemblées sur la sécurité du trafic routier sur cette route, le nombre de morts et de blessés lors des accidents a diminué, et ce en dépit de l'augmentation du nombre d'accidents.

En mettant en oeuvre les mesures ayant pour objectif l'amélioration de la sécurité routière, nous avons reçu un grand soutien de la part de l'Administration routière des pays scandinaves, ce derniers nous ont donné des conseil sur différents sujets, ont financé des recherches de faisabilité de projets, et des séminaires, et en fin ont participé à la mise en oeuvre de projets. On peut citer par exemple le soutien de l'Administration routière de la Finlande dans l'élaboration et la mise en place d'un système de communication de conditions du temps sur la route qui assure le entretien effectif de la route pendant l'hiver letton ( de novembre jusqu'à l'avril.



## **Le deuxième programme d'investissement Via Baltica 2001-2006**

La priorité majeure du programme d'investissement de la Via Baltica est la réalisation de vastes travaux de reconstruction. Ce programme est concentré sur l'amélioration du parcours principal et du corridor l'Ouest - l'Est:

- les mesures relatives au parcours principal de la Via Baltica - l'amélioration de sécurité du trafic et l'augmentation de la capacité du passage sur le trajet dans la région de Riga ainsi que l'augmentation de pouvoirs de résistance à la charge des ponts et de la surface selon le règlement de 11,5t sur un essieu prescrit par l'UE, la construction de la route circulaire de Saulkrasti longue de 24 km;
- les projets étroitement liés au parcours principal - la reconstruction de la route d'accès à l'aéroport «Rīga» et la construction de nouveau pont au-dessus du fleuve Daugava à Riga
- Les routes d'accès appartenant au système de la Via Baltica: la route faisant partie du corridor l'Ouest - l'Est dont la direction est Liepaja/Ventspils-Riga-Jekabpils-Rezekne-la frontière russe (Terehova): l'augmentation de la sécurité du trafic et de la capacité de passage sur certains segments des routes Riga-Ventspils/Liepaja (A9 et A10); la construction et la reconstruction de l'autoroute de Latgale.



## Le Financement

Le volume total d'investissements prévu pour le parcours principal en Lettonie de la Via Baltica s'élève à 128 Millions d'euro. Cet investissement comprend la construction et la reconstruction de certains segments de la route (y compris les ponts), les mesures ayant pour objectif l'amélioration de sécurité sur les routes ainsi que l'augmentation de la solidité de la surface routière selon les charges contenues dans la législation communautaire (96/53/EC).

Il est prévu que la plus grande partie de financement, c'est-à-dire 75%, vienne du fonds de préadhésion à l'Union européenne: l'ISPA. Le fonds l'ISPA sont attribués à titre de cofinancement pour la mise en œuvre de projets de construction routière ou utilisés comme soutien technique à la recherche sur faisabilité des projets. Le pays bénéficiaire prend en charge le reste des frais liés à la recherche sur la faisabilité des projets, au débat public sur les travaux de construction, à l'appréciation des effets que ces projets pourraient avoir sur l'environnement, à l'achat du terrain sur lequel la route sera construite, et enfin les frais liés au projet détaillé et à la gestion du projet.

170,79 millions d'euro sont affectés aux projets d'aménagement du parcours principal ( la route d'accès à l'aéroport de Riga et la construction d'un pont sur la Daugava).

Parallèlement, il est prévu d'investir 57,50 millions d'euro pour améliorer la route d'accès de la Via Baltica dans ce corridor l'Ouest-l'Est.

La probabilité pour certains projets d'être mis en œuvre dépend de l'accès au financement.

Le deuxième programme d'investissement de la Via Baltica sera pour une large part financé par les moyens venant du fonds de préadhésion à l'Union européenne ISPA, ainsi que par les crédits accordés par les banques internationales et des programmes d'investissement de l'État.

## La perspective future

Comme il a déjà été mentionné, le cofinancement de l'UE via ISPA ainsi que le cofinancement de éventuel du fonds de cohésion après l'entrée de la Lettonie



dans l'UE sont les deux sources principales d'investissement. Une des conditions d'accès à ces fonds est que le projet soit soigneusement préparé avec toute la documentation du concours de participation soit au niveau requis par l'UE.

En Lettonie, les projets et la documentation de concours normalement sont préparés par les sociétés privées - la sélection des sociétés se fait sous la forme d'un concours et sous la surveillance de la Direction des autoroutes de la Lettonie - certains stades de mise en oeuvre sont suivis de près par la Délégation de la Commission européenne (la représentation).

Même dans le cas où le rachat du terrain aux propriétaires se déroule sans obstacles et où n'apparaissent pas des autres problèmes liés à des effets négatifs sur l'environnement, il faut compter au moins deux ans pour préparer le projet. Compte tenu de ces problèmes, la recherche de faisabilité sur certains projets relatifs à l'amélioration et du développement de la route de la VIA BALTICA a déjà été lancée. Parallèlement, il convient de constater que la capacité et l'expérience actuelle des sociétés mettant en oeuvre les projets semble insuffisante, surtout dans le cas de projets complexes. C'est pourquoi, il faut envisager une participation assez large de sociétés de conseil étrangères pour la préparation de projets pendant la période 2005-2007. D'ores et déjà, de nombreuses sociétés de conseil étrangères, réputées à l'échelle européenne, participent de manière assez active à des recherches de faisabilité pour certains projets. À la recherche sur la faisabilité des projets participent de manière active les sociétés consultantes connues à l'échelle européenne. Elles se partagent le travail avec des sous-traitants locaux, ce qui constitue une excellente opportunité pour nos ingénieurs d'acquérir ce type d'expérience.

## **La Conclusion**

Le développement coordonné du parcours de la VIA BALTICA a non seulement amélioré l'état de la route en tant que le complexe de construction et d'équipement de génie civil, mais il a aussi encouragé l'application de nouvelles technologies sur le reste du réseau routier du pays. On peut nommer par exemple la création d'un service moderne d'entretien pendant l'hiver, des projets portant sur l'amélioration de sécurité du trafic proposés par les conseillers étrangers, la mise en place d'un système unique de l'information touristique sur lequel repose aussi le système national de panneaux routiers de l'information touristique, etc.

Le processus de constante amélioration du parcours et de son développement constitue l'aboutissement d'une excellente coopération internationale, à laquelle ont contribué tous les pays de la Baltique et qui doit servir d'exemple pour une coopération dans d'autres domaines de la construction routière.

Les bénéficiaires directs de cette coopération sont en premier lieu ceux qui utilisent la route et qui peuvent apprécier le changement et les gains de temps. Cette situation reflète le accroissement constant de l'intensité du trafic et développement dynamique de la zone de récréation et de service directement située en bordure de la route attire les touristes utilisant la route et ceux de régions voisines.

La coopération pour le développement de la route de Via Baltica pourrait servir d'exemple à d'autres formes de coopération dans le cadre de projets au niveau des régions ou des États.