

Étude pour la commission TRAN – Transports et tourisme dans les États baltes

Cette vue d'ensemble des secteurs des transports et du tourisme dans les États baltes a été préparée afin d'informer la mission de la commission des transports et du tourisme en Estonie, Lettonie et Lituanie du 22 au 24 mai 2017.

1. TRANSPORTS

1.1 Principaux paramètres économiques et sociétaux du système de transports

Le secteur des transports joue un rôle important dans les économies des trois États baltes (trois États baltes). En **Lituanie**, les secteurs des transports et de la logistique représentaient 13 % du PIB en 2013, tandis que les services de transports représentaient environ 60 % des exportations de services du pays. En 2015, le secteur des transports a démontré sa résilience en ne reculant que de 2 % globalement sur les trois premiers trimestres, malgré les pertes considérables sur le marché russe dues à l'embargo commercial et à la récession en Russie. Les principaux marchés de la Lituanie sont la Russie, l'Allemagne, la Biélorussie, le Danemark et la France¹.

En **Estonie**, les activités de transport et d'entreposage ont contribué au PIB à hauteur d'environ 1,5 milliard d'euros, soit 8,2 %. Ce secteur est resté le quatrième secteur économique d'Estonie malgré sa contraction de 6,3 % par rapport à 2014. En 2015, les principaux partenaires commerciaux de l'Estonie étaient notamment la Suède, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie ainsi que la Russie pour les exportations et l'Allemagne pour les importations².

En **Lettonie**, le secteur des transports, du transit et de l'entreposage représentait 9,5 % du PIB du pays en 2015³. Le secteur du transit était l'un des secteurs industriels les plus solides de Lettonie⁴. Après la croissance de 2014, les volumes de services fournis dans le secteur du transport et de l'entreposage se sont maintenus au niveau de l'année précédente en 2015, ce qui s'explique dans une large mesure par la baisse du trafic de marchandises dans les ports et sur le réseau ferroviaire. Les volumes de fret transporté par voie ferroviaire et par les ports en 2015 ont été inférieurs à ceux de 2014, de 6,2 % et 2,4 % respectivement.

En 2014, les secteurs des services de transport et d'entreposage (y compris la poste et les services de courrier) employaient plus de 220 000 personnes dans les trois États baltes, soit en moyenne 4,7 % de la population active de ces pays (légèrement en dessous de la moyenne européenne de 5,1 %). Environ 63 % de ces travailleurs étaient employés dans le transport intérieur (route, rail, pipelines et navigation intérieure), 1,4 % dans le transport



¹ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Lithuania 2016](#), p. 35.

² Statistiques Estonie – [Annuaire statistique de l'Estonie 2016](#) – PIB par activité économique, 2011–2015, p. 190 et pp. 260-261.

³ Ministère de l'économie de Lettonie – [Rapport sur le développement de la Lettonie](#), juin 2016, pp. 15-34.

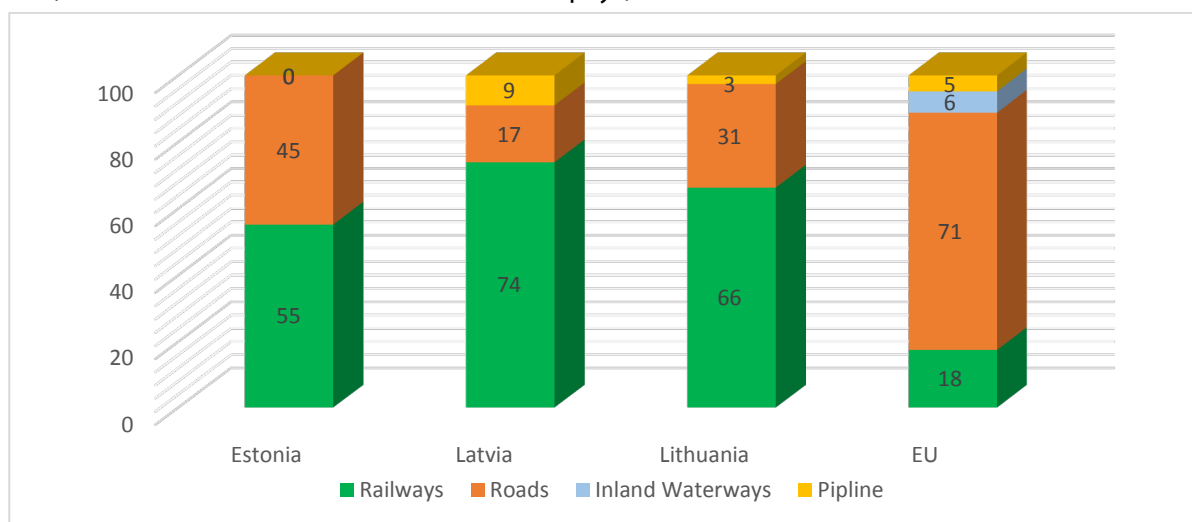
⁴ Agence lettone pour l'investissement et le développement (LIAA) – [Transports et logistique](#).



maritime, 1 % dans le transport aérien, 26 % dans l'entreposage et les activités de soutien, et les 8 % restants dans les services postaux et de courrier⁵.

En ce qui concerne la répartition modale, l'automobile a recueilli la part du lion du transport de passagers dans les trois États baltes en 2014, allant de 80 % en Lettonie à 88 % en Lituanie. Les autobus et autocars représentaient le deuxième segment le plus important pour le transport de passagers, avec des pourcentages supérieurs à la moyenne européenne de 9 % (11 % en Lituanie, 16 % en Estonie et 15 % en Lettonie). Dans les trois États, le chemin de fer ne représentait qu'une petite partie du transport de passagers: entre 4,1 % en Lettonie et 1 % en Lituanie en 2014, contre une moyenne de 7 % pour l'Union. Le chemin de fer jouait par contre un rôle dominant dans le transport de marchandises dans les trois États, allant de 55 % en Estonie à 74 % en Lettonie, des niveaux nettement supérieurs à la moyenne européenne de 18 %⁶.

Figure 1: Répartition modale du transport de marchandises en Estonie, Lettonie et Lituanie, 2014
(% du nombre total de tkm à l'intérieur du pays)



Source: Commission européenne⁷

1.2 Les énergies renouvelables dans les transports

Pour tous les États membres de l'Union, [la directive 2009/28/CE](#) (directive sur les énergies renouvelables) impose d'atteindre un objectif commun d'au moins 10 % d'énergies renouvelables dans le secteur des transports d'ici 2020. En 2014, les trois États baltes ont obtenu un résultat inférieur à la moyenne européenne de 6 % dans ce domaine. La part d'énergie provenant de sources renouvelables dans les transports était de 4,2 % en Lituanie, de 3,2 % en Lettonie et de 0,2 % seulement en Estonie (le pourcentage le plus faible de tous les États membres de l'Union). Le nombre de nouveaux véhicules particuliers utilisant des carburants alternatifs dans les trois États baltes était lui aussi inférieur à la moyenne européenne⁸. Néanmoins, ces derniers prennent des mesures visant à promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables.

L'Estonie s'est fixé pour objectif de porter l'utilisation d'énergies renouvelables à 10 % d'ici 2020, et notamment de porter le biométhane à 5 % de tous les carburants d'ici 2020. Le plan annuel du gouvernement estonien prévoit la construction d'un réseau de chargement à l'échelle du pays d'ici 2018. En outre, plusieurs autorités locales sont en train de remplacer les autobus ordinaires par des autobus propulsés au méthane. On notera qu'entre 2012 et 2014, dans le cadre du programme pour la mobilité électrique, l'Estonie a mis en place un réseau de stations de charge rapide couvrant tout son territoire. Les ventes de nouveaux véhicules électriques ont pourtant fortement baissé depuis que le budget de primes favorisant l'introduction des voitures électriques a été réduit en 2014 après la mise en circulation d'un bon millier de voitures. Simultanément, le gouvernement lituanien négocie avec d'autres États membres en vue de partager leur excédent de production d'énergies renouvelables (jusqu'en 2020) dans le cadre des «mécanismes de coopération» pour l'énergie renouvelable. La Commission encourage vivement cette initiative et espère qu'elle aboutira à la signature des accords de coopération nécessaires⁹.

⁵ Eurostat – [Enquête sur les forces de travail de l'UE par pays](#), Population, 15-74 ans et Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [EU Transport in Figures](#) – Statistical Pocketbook 2016, pp. 19-24.

⁶ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [EU Transport in Figures](#) – Statistical Pocketbook 2016, pages 37 et 49.

⁷ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [EU Transport in Figures](#) – Statistical Pocketbook 2016, p. 37.

⁸ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [Tableau de bord des transports 2016 – Union de l'énergie et innovation](#).

⁹ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Estonia 2016](#), pp. 24-54.

En **Lettonie**, l'utilisation d'énergie et de carburants d'origine renouvelable dans les transports publics est intégrée aux règles en matière de marchés publics verts depuis 2015. Des mesures supplémentaires seront toutefois nécessaires pour atteindre l'objectif contraignant de 10 % d'ici 2020. Au cours de la période de programmation 2014-2020, il est prévu que le Fonds européen de développement régional (FEDER) contribue à hauteur de 7 millions d'euros au développement du réseau de stations de chargement électrique en Lettonie. Le Fonds de cohésion pourrait apporter jusqu'à 108,5 millions d'euros au système de transports publics écologiques (infrastructures et matériel roulant dans les tramways)¹⁰.

La **Lituanie** n'est pas encore à mi-chemin de l'objectif de 10 % d'ici 2020¹¹. Le pays envisage de négocier avec d'autres États membres en vue de partager leur excédent de production d'énergies renouvelables (jusqu'en 2020) dans le cadre des «mécanismes de coopération» pour l'énergie renouvelable¹².

1.3 Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Le **corridor multimodal mer du Nord-Baltique** est le seul corridor de réseau central à traverser les trois États baltes. Il assure dès lors la seule liaison de transport terrestre entre ces pays et le reste de l'Union (voir Carte 1). Il relie les ports de la côte orientale de la mer Baltique aux ports de la mer du Nord. Une fois terminé, ce corridor reliera la Finlande et l'Estonie par ferry et assurera des connexions routières et ferroviaires modernes entre les trois États baltes et la Pologne, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. Le projet le plus important de ce corridor, et son grand maillon manquant, est le «rail baltique», une liaison ferroviaire au gabarit standard européen entre Tallinn, Riga, Kaunas et le Nord-Est de la Pologne¹³.

En ce qui concerne le réseau central RTE-T, la **Lettonie** avait achevé 88 % de son réseau central routier RTE-T en 2014, mais son réseau ferroviaire nécessitait encore des développements importants. À la même époque, **l'Estonie** comptait parmi les États membres présentant un faible taux d'achèvement du réseau central RTE-T (inférieur à 35 %). En **Lituanie**, seul le réseau central de voies navigables intérieures était achevé à 100 % en 2014, contre seulement 7 % du réseau central routier et 14 % du réseau central ferroviaire conventionnel¹⁴.

Carte 1: Corridors RTE-T – Gros plan sur le corridor mer du Nord-Baltique en Lituanie, Lettonie et Estonie



■ Corridor mer du Nord-Baltique ■ Corridor Baltique-Adriatique ■ Corridor Scandinavie-Méditerranéenne

Source: [Commission européenne](#)

1.4 Qualité des infrastructures de transport

De manière générale, les systèmes de transports dans les trois États baltes reflètent encore largement les infrastructures de l'époque où ces pays faisaient partie de l'Union soviétique. La densité, la qualité et l'orientation est-ouest des principales artères de transport actuelles correspondent aux anciens schémas de circulation et de transport de marchandises. Les liaisons de transport orientées nord-sud sont très rares et souvent de piètre qualité. Cette situation entrave le développement des flux de marchandises et de passagers non seulement entre les trois

¹⁰ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Latvia 2016](#), pp. 37-38.

¹¹ Agence internationale de l'énergie – [Politiques et mesures dans le domaine de l'énergie en Lituanie](#), 2015.

¹² Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Lithuania 2016](#), p. 40.

¹³ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – [Corridors RTE-T](#).

¹⁴ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transport) – Estonia, Latvia, Lithuania Country Scoreboards 2016 – [People](#).

États baltes, mais aussi avec le reste de l'Union. La politique RTE-T actuelle vise à surmonter ces problèmes en accordant la priorité au développement des transports orientés nord-sud¹⁵.

Les caractéristiques des infrastructures de transport dans les trois États baltes varient selon le mode de transport. De manière générale, les notes attribuées par l'Union à la qualité des infrastructures de transport d'**Estonie** se sont améliorées pour tous les modes de transport. Ses infrastructures portuaires reçoivent des notes nettement supérieures à la moyenne européenne. Les notes attribuées aux infrastructures de transport aérien d'Estonie se rapprochent de la moyenne européenne. Entre 2014 et 2016, l'Estonie a considérablement amélioré la ponctualité des transports¹⁶. La satisfaction des consommateurs à l'égard des transports en Estonie a elle aussi progressé pour tous les modes en 2015, plaçant l'Estonie dans le groupe des pays les plus performants d'Europe en matière de satisfaction dans les transports urbains et ferroviaires¹⁷. Il semble toutefois qu'un financement futur suffisant ne soit pas garanti pour l'entretien et la modernisation des infrastructures ni pour l'amélioration des services logistiques visant à assurer les connexions intermodales¹⁸.

Les notes attribuées par l'Union à l'infrastructure de transports en **Lettonie** sont proches de la moyenne européenne, à l'exception des routes qui reçoivent des notes médiocres. La Lettonie se situe au-dessus de la moyenne européenne en ce qui concerne la satisfaction à l'égard du transport ferroviaire. La ponctualité des transports de marchandises dans le pays a chuté sous la moyenne européenne entre 2014 et 2016¹⁹.

Entre 2014 et 2016, la **Lituanie** a amélioré la ponctualité des transports de marchandises pour dépasser la moyenne européenne. Les notes attribuées à la qualité des infrastructures de transports sont stables et supérieures à la moyenne européenne en ce qui concerne les routes et l'infrastructure ferroviaire, mais 6,9 % seulement des lignes de chemin de fer sont électrifiées. Les infrastructures portuaires et aéroportuaires sont légèrement inférieures à la moyenne de l'Union. On peut s'attendre à une amélioration de ces résultats à mesure que la réalisation du réseau central RTE-T progresse²⁰. Le niveau de satisfaction par rapport aux transports ferroviaires en Lituanie est le plus élevé de toute l'Union²¹.

1.5 Financement des transports

Selon le Forum international des transports (FIT), la Lettonie a consacré l'équivalent de 324 millions d'euros à son infrastructure de transports intérieurs en 2014, contre 491 millions d'euros pour la Lituanie. L'Estonie a quant à elle investi 252 millions d'euros à cette fin en 2013. Au cours de ces années, ces investissements ont représenté 1,37 % du produit intérieur brut (PIB) de la Lettonie et 1,35 % des PIB d'Estonie et de Lituanie²².

Les trois États baltes sont des bénéficiaires importants des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI), et l'investissement public dans ces pays est fortement tributaire du financement par l'Union. Pour la période 2014-2020, les trois États baltes peuvent recevoir au total jusqu'à 18,5 milliards d'euros (4,5 milliards pour l'**Estonie**, 5,6 milliards pour la **Lettonie** et 8,4 milliards pour la **Lituanie**). Individuellement, ces montants représentent l'équivalent d'environ 3 % du PIB de chacun de ces trois pays (sur base annuelle)²³.

En ce qui concerne le financement des projets de transport, en **Estonie**, les Fonds ESI soutiendront principalement la construction et la modernisation des infrastructures de transport. Ils permettront également des investissements dans le transport durable (doublant le nombre de trains de voyageurs pour le faire passer à 8,4 millions par an en 2023) et une augmentation du pourcentage d'usagers des transports publics à 50 % d'ici 2023 (contre 42,8 % en 2015)²⁴.

¹⁵ ESPON – Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe – [Baltic States Case Study](#), juin 2013, pp. 4-8.

¹⁶ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) Country Scoreboards 2016 for [Estonia](#).

¹⁷ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Estonia Country Scoreboard – [People](#).

¹⁸ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Estonia 2016](#) et [Country Report Estonia 2017](#).

¹⁹ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Country Scoreboards 2016 for [Latvia](#) and Latvia Country Scoreboard – [People](#).

²⁰ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Country Scoreboards 2016 for [Lithuania](#) et Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Lithuania 2016](#), p. 35.

²¹ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Lithuania Country Scoreboard – [People](#).

²² OCDE (Organisation pour la coopération et le développement économiques) – FIT (Forum international des transports) – [Transport infrastructure investment and maintenance spending](#). Chaque année, le FIT recueille auprès de ses pays membres des données relatives aux dépenses d'investissement et d'entretien consacrées aux infrastructures de transport. Ces données proviennent des ministères des transports, des offices statistiques et d'autres institutions désignées comme sources de données officielles. Les données disponibles les plus récentes pour l'Estonie sont celles de 2013.

²³ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Estonia 2016](#), p. 11. [Country Report Latvia 2016](#), p. 14 et [Country Report Lithuania 2016](#), p. 10.

²⁴ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Estonia 2017](#), p. 12.

En Lettonie, les grands projets de transport à réaliser avec le soutien des Fonds ESI sont notamment les projets qui contribuent à réduire les goulots d'étranglement des infrastructures et à électrifier le réseau ferroviaire (réduction des émissions de CO₂ de 225 000 à 180 000 tonnes par an)²⁵.

En Lituanie, l'une des principales priorités est d'améliorer l'accessibilité par la reconstruction et la modernisation des infrastructures ferroviaires et routières. Le pays compte réaliser ces projets avec le soutien des Fonds ESI dans la période 2014-2020²⁶.

Les financements au titre du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI), du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et d'autres fonds européens à gestion directe viendraient s'ajouter aux Fonds ESI (voir le tableau 1 ci-dessous pour des informations plus détaillées sur le cofinancement des projets de transport dans les trois États baltes sur la base des différents fonds de l'Union).

Tableau 1: Cofinancement de projets de transport dans les trois États baltes au titre du budget de l'Union

Pays	Fonds ESI (EUR)		MIE (EUR)		EFSI	
	Budget total (national et de l'Union)	Allocation en faveur de l'objectif thématique: Infrastructures dans les transports et l'énergie	Valeur des projets fin 2016	Contribution max. de l'Union fin 2016	Approuvé fin jan. 2017 EUR	Nombre de projets approuvés/modes de transport
Estonie	6,9 milliards	1,36 milliard (81 % du Fonds de cohésion)	1,4 milliard	1 milliard	50 millions	2/1 air & 1 Fonds d'investissement (BaITCAP, implique d'autres pays)
Lettonie	6,0 milliards	584 millions (100 % du Fonds de cohésion)	2,4 milliards	1,4 milliard	20 millions	1/1 Fonds d'investissement (BaITCAP, implique d'autres pays)
Lituanie	9,9 milliards	1,4 milliard (64 % du Fonds de cohésion)	1,1 milliard	841,6 millions	130 millions	4/route, air, 2 Fonds d'investissement (QUAERO & BaITCAP, impliquant tous deux d'autres pays)

Source: Commission européenne, INEA et BEI²⁷

2. TRANSPORT FERROVIAIRE

En 2014, les trois États baltes comptaient 5 130 km de voies de chemin de fer en service. La Lettonie possédait le plus long réseau avec 1 853 km, devant la Lituanie (1 767 km) et l'Estonie (1 510 km)²⁸. Le réseau ferroviaire de ces pays utilise en grande majorité le gabarit russe (écartement de voies de 1 525 mm). La seule ligne au gabarit européen (écartement de voies de 1 430 mm) s'étend sur près de 120 km entre la frontière Pologne/Lituanie et la ville lituanienne de Kaunas. Elle n'a été inaugurée qu'en 2015, dans le cadre du projet Rail Baltica (RB) (voir ci-dessous pour de plus amples informations concernant RB). Cette ligne est toutefois soumise à des limites de vitesse de 80 km/h pour les marchandises et 120 km/h pour les voyageurs. Elle n'est pas non plus électrifiée ni intégrée au système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). L'installation de l'ERTMS est prévue pour 2020, sous réserve du résultat de l'étude de faisabilité conjointe concernant la mise à niveau de ce tronçon²⁹.

Les trois États baltes ne possèdent actuellement aucune ligne ferroviaire à grande vitesse³⁰. Cette situation va toutefois changer avec l'achèvement du projet **Rail Baltica (RB)**, un projet ferroviaire stratégique reliant cinq États membres de l'Union: Pologne, Lituanie, Lettonie, Estonie et Finlande). Situé sur le réseau central RTE-T, le projet RB est considéré, entre autres, comme un instrument permettant:

- d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les trois États baltes et le reste de l'Union;
- de créer de nouveaux flux de trafic dans le sens nord-sud sur le littoral oriental de la mer Baltique;

²⁵ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Latvia 2017](#), p. 11.

²⁶ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Lithuania 2017](#), p. 11.

²⁷ Élaboration propre sur la base du document de la Commission européenne – [Fonds structurels et d'investissement européens – Données par pays](#), Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) – [Projets de transport MIE par pays](#), Banque européenne d'investissement – [Projets de transport EFSI par pays](#).

²⁸ Commission européenne – EU Transport in Figures – [Statistical Pocketbook 2016](#), p. 80.

²⁹ Commission européenne – North Sea-Baltic CNC – [Second Work Plan of the EU Coordinator C. Trautmann](#), décembre 2016, p. 40.

³⁰ Commission européenne – EU Transport in Figures – [Statistical Pocketbook 2016](#), p. 82.

- d'offrir une solution de substitution durable pour les volumes de fret entre Varsovie et Tallinn, qui sont actuellement transportés principalement par la route;
- d'améliorer la cohésion de la région, d'augmenter sa compétitivité et de créer des emplois supplémentaires.

Le projet RB trouve ses origines dans les idées exprimées lors des trois conférences paneuropéennes sur les transports organisées entre 1991 et 1997, qui ont abouti à la création de neuf corridors de transport paneuropéens (PETC). Rail Baltica est devenu une composante ferroviaire du PETC I. La nécessité de créer une liaison ferroviaire d'un gabarit de 1 435 mm entre les trois États baltes et le reste de l'Europe a été renforcée lors de la révision des lignes directrices RTE-T en 2004, lorsque RB a été sélectionné comme l'un des 30 projets prioritaires (PP) de l'Union³¹. La récente révision des lignes directrices RTE-T, finalisée en 2013, a remplacé les projets prioritaires par neuf corridors du réseau central (CRC). RB a été intégré au CRC mer du Nord-Baltique³².

Figure 2: Le réseau Rail Baltica dans les trois États baltes



Les trois États baltes et la Pologne ont déjà démontré leur engagement en faveur du développement de leur infrastructure RB et leur intention d'utiliser au mieux le financement de l'Union³³. Afin de gérer RB de manière coordonnée, les trois États baltes ont créé une entreprise conjointe (RB Rail AS) en 2014. La Pologne et la Finlande ont été invitées à participer en qualité d'observateurs au groupe de travail Rail Baltique et au conseil de surveillance de l'entreprise conjointe³⁴. Ces dernières années, les trois États baltes ainsi que la Pologne, la Finlande et l'Union ont signé plusieurs déclarations en vue d'une coopération pour la réalisation du projet RB. Parmi les plus récentes, on peut citer notamment la [déclaration conjointe de Riga](#) de 2015 et la [déclaration conjointe de Rotterdam](#) de 2016. En février 2017, les gouvernements des trois États baltes ont signé l'[accord intergouvernemental relatif à RB](#). Par cet accord, les pays conviennent d'achever les travaux d'ici 2025. En principe, cela signifie que la ligne au gabarit européen (permettant aux trains de rouler à une vitesse maximale de 240 km/h) pourrait être mise en service en 2026.



Source: [Commission européenne](#)

Les travaux le long du tronçon polonais du projet RB avancent progressivement. Ce tronçon de près de 235 km a été divisé en quatre sous-tronçons qui se trouvent à différents stades d'avancement. Les travaux sont le plus avancés le long du tronçon de 66 km à l'Est de Varsovie³⁵, et toute la ligne entre Varsovie et la frontière Pologne/Lituanie devrait être opérationnelle avant 2030³⁶. Le coût total du projet de ligne à grande vitesse RB dans les trois États baltes est estimé à 5 milliards d'euros³⁷. Jusqu'à présent, l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) a signé deux accords concernant le projet de construction de ligne ferroviaire à grande vitesse RB avec RB Rail AS. Les actions couvertes principalement par les subventions sont notamment la préparation de concepts techniques, d'évaluations et d'études ainsi que des acquisitions de terrains et la construction des talus de chemin de fer, de passages à niveaux et de structures de génie civil dans les trois pays baltes. La contribution

³¹ Coordinateur européen – Pavel Telička – [Annual Activity Report July 2005-July 2006 – PP n° 27 – Rail Baltica](#), juillet 2006, pp. 1-3.

³² Journal officiel de l'Union européenne – Règlement MIE – Annexe II – [Liste des corridors de fret initiaux](#), décembre 2013.

³³ Commission européenne – [North Sea-Baltic Corridor – Work Plan of the European Coordinator, C. Trautmann](#), mai 2015.

³⁴ Commission européenne – North Sea-Baltic CNC – [Second Work Plan of the EU Coordinator C. Trautmann](#), décembre 2016, p. 9.

³⁵ PKP PLK S.A. (Entreprise polonaise de gestion des infrastructures ferroviaires) – [Carte interactive des investissements](#), mars 2017.

³⁶ Commission européenne – North Sea-Baltic CNC – [Second Work Plan of the EU Coordinator C. Trautmann](#), décembre 2016, p. 40.

³⁷ Kaspars Briškens – Business Development Manager – Entreprise conjointe Rail Baltica – [Presentation on Rail Baltica](#), janvier 2017.

du MIE représentera 85 % des coûts admissibles totaux, ce qui correspond à un soutien maximal de 633 millions d'euros en faveur de la réalisation de ce projet. En février 2017, la RB Rail AS a déposé une nouvelle candidature dans le cadre de l'appel à propositions 2016 du MIE dans le domaine des transports. Cette candidature inclut des actions visant à faire progresser la réalisation du projet RB³⁸.

Le pourcentage d'électrification des lignes ferroviaires dans les trois États baltes compte parmi les plus faibles d'Europe. En 2014, il allait de 7 % en Lituanie à 9 % en Estonie et 13 % en Lettonie (contre une moyenne européenne de 52 %)³⁹. Des progrès importants sont toutefois attendus au cours des prochaines années grâce au soutien de différents instruments de financement.

En **Estonie**, le marché du transport ferroviaire de marchandises présente un niveau de concurrence moyen avec une part de marché de 30,5 % en 2014 pour toutes les entreprises ferroviaires autres que l'entreprise principale. Dans le segment du transport de passagers par contre, la part de marché des concurrents a chuté fortement, passant de 66,5 % en 2013 à 6,3 % en 2014 du fait de la restructuration des activités au niveau national⁴⁰. En **Lettonie**, les parts de marché des concurrents du principal opérateur ferroviaire étaient de 21,5 % pour le segment «fret» et de 11 % pour le secteur «passagers» en 2014⁴¹. Bien qu'officiellement libéralisé, le marché ferroviaire **lituanien** reste non concurrentiel. Depuis l'ouverture à la concurrence, aucun nouvel opérateur ne s'est lancé sur le marché du transport de marchandises ou de passagers. Par ailleurs, la Commission européenne enquête actuellement sur un abus possible de position de marché dominante par Lietuvos Geležinkeliai, une entreprise ferroviaire commerciale gérée par l'État lituanien⁴².

3. TRANSPORT ROUTIER

Les transports routiers (voitures, autobus et autocars) dans les trois États baltes ont représenté plus de 56 milliards de pkm en 2014. La **Lituanie** enregistre à elle seule un volume de passagers presque égal aux volumes cumulés de la **Lettonie** et de l'**Estonie**⁴³. Le transport de marchandises n'a cependant représenté que 14 milliards de tkm en 2014⁴⁴.

Fin 2013, la longueur totale du réseau routier des trois États baltes s'élevait à un peu plus de 200 000 km. Sur ce total, la **Lituanie** et l'**Estonie** possédaient respectivement 309 km et 140 km d'autoroutes, tandis que la **Lettonie** n'a déclaré aucune autoroute sur son territoire pour cette année⁴⁵. Par ailleurs, les routes publiques de Lettonie sont en mauvaise ou très mauvaise condition en raison d'investissements publics limités, ce qui a des conséquences néfastes sur le développement régional, le trafic international et la sécurité routière. Il est prévu de reconstruire ou de moderniser 920 km de routes d'ici à 2023 avec l'appui de 453 millions d'euros en provenance du Fonds de cohésion et du FEDER pour la période de programmation 2014-2020 et de 378 millions d'euros de financement national entre 2014 et 2016. Selon la Commission européenne, la Lettonie n'a pas consacré suffisamment de fonds à la reconstruction et l'entretien de son infrastructure routière⁴⁶. En ce qui concerne l'**Estonie**, si les routes principales présentent une qualité constante ou en hausse, l'état des routes secondaires se dégrade⁴⁷. Des trois États baltes, la **Lituanie** est celui qui possède les routes de meilleure qualité. Sur la période 2015-2016, ce pays s'est classé en 16^e position de l'UE-28 sur le plan de la qualité des routes. Entre 2014 et 2020, le pays prévoit de consacrer 38 % des fonds européens affectés aux transports à la reconstruction de son infrastructure routière existante⁴⁸.

La Via Baltica est la route principale reliant les trois États baltes au reste de l'Union. Elle fait partie du CRC mer du Nord-Baltique mais, sur de nombreux tronçons, sa qualité ne répond pas aux critères du réseau RTE-T. Entre Varsovie et Tallinn, le manque de qualité des infrastructures provoque des encombrements et nuit à la sécurité routière. Les trois États baltes prévoient des investissements le long de cette route sur la période 2014-2020 afin de surmonter ces difficultés. La **Lettonie** a programmé des améliorations significatives pour un montant de 3 milliards d'euros. Dans le même temps, la **Lituanie** compte investir quelque 454 millions d'euros dans des

³⁸ Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) – [CEF Transport Projects](#) and Rail Baltica Joint Venture – [A new application for EU funding for Rail Baltica](#), février 2017.

³⁹ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Scoreboard 2016 – [Union de l'énergie et innovation](#).

⁴⁰ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Estonia Country Scoreboard 2016 – [Internal Market](#).

⁴¹ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Latvia Country Scoreboard 2016 – [Internal Market](#).

⁴² Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Lithuania 2017](#), p. 34.

⁴³ European Commission – [EU Transport in Figures](#) – Statistical Pocketbook 2016, pp. 50-51 and p. 79.

⁴⁴ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – EU Transport Scoreboard – [Union de l'énergie et innovation](#).

⁴⁵ Commission européenne – [EU Transport in Figures](#) – Statistical Pocketbook 2016, pp. 78-79.

⁴⁶ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Latvia 2016](#) et [Country Report Latvia 2017](#).

⁴⁷ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Estonia 2017](#), p. 55.

⁴⁸ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – EU Transport Scoreboard – [Investments and Infrastructure](#) et Ministère lituanien des transports et des communications – [EU funds earmarked to the transport sector within 2014-2020 perspective](#).

améliorations le long de la Via Baltica. En **Estonie**, par contre, la liste des investissements le long de cette route ne comprend que des projets de petite envergure. Les tronçons de cette route situés en Lituanie devraient être achevés d'ici 2025, tandis que ceux situés dans les autres États baltes devraient être achevés d'ici 2030⁴⁹.

La sécurité routière reste un point faible en **Lettonie** et en **Lituanie**. En 2015, ces deux pays étaient classés parmi les cinq États membres de l'Union présentant les taux de décès sur la route les plus élevés par million d'habitants (95 et 82 morts par million d'habitants respectivement, contre 52 en moyenne dans l'Union). La même année, la mortalité routière d'**Estonie** s'est établie en dessous de la moyenne européenne avec 51 morts par million d'habitants⁵⁰. La vitesse est signalée comme étant la principale cause de mortalité routière en Lettonie. Le plan national de sécurité routière vise une réduction de 50 % de la mortalité routière entre 2010 et 2020⁵¹. La Lituanie compte également réduire le nombre de décès sur les routes en investissant dans la création d'infrastructures plus sûres, en introduisant des véhicules plus sûrs et en améliorant le comportement des usagers de la route⁵².

En 2014, le taux de motorisation en **Estonie** était légèrement supérieur à la moyenne de l'Union. En **Lettonie** et en **Lituanie**, il était néanmoins inférieur à la moyenne européenne de 491 voitures par millier d'habitants⁵³. Les trois États baltes figurent cependant parmi les quatre États membres de l'Union présentant les émissions de CO₂ les plus élevées pour les voitures récemment immatriculées. En 2015, ces émissions s'élevaient à 137 g de CO₂/km en Estonie et en Lettonie et à 130 g de CO₂/km en Lituanie (contre une moyenne européenne de 119,5 g de CO₂/km)⁵⁴.

4. TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

En 2013, la longueur totale des canaux, rivières et lacs navigables utilisés régulièrement pour le transport était de 452 km en Lituanie et de 399 km en Estonie. Pour cette même année, la **Lettonie** n'a déclaré aucune voie navigable intérieure ouverte au transport à des fins commerciales⁵⁵. En **Lituanie**, le fleuve Nemunas est navigable et sert au transport maritime entre Kaunas et le port maritime de Klaipeda, sur la mer Baltique, qu'il rejoint par un chenal dans le golfe de Courlande. Ce tronçon du fleuve est également inclus dans le réseau RTE-T central lituanien. À l'Est de Kaunas, à environ 204 km de Klaipeda, un barrage hydroélectrique sans écluse empêche le développement de la navigation intérieure en amont. Sans ce barrage, le fleuve pourrait être navigable sur 200 km de plus jusqu'à Grodno, en Biélorussie. Ce fleuve présente une faible profondeur (1,2 à 1,5 m), ce qui limite la navigation intérieure au transport de petites quantités de fret uniquement. Il n'y a donc que peu de barges sur le fleuve Nemunas, qui sert principalement au transport de bois et de matériaux de construction.

Les voies navigables intérieures présentent une valeur potentielle importante pour l'**Estonie**, mais la navigation est entravée par un système hydroélectrique qui inclut un barrage de 8 m de haut sur le fleuve Narva, juste en amont de la ville du même nom. L'Estonie compte 101 ports, dont 31 sont utilisés pour la navigation marchande (transport de marchandises et de passagers). Les ports de Vanasadam (port de la vieille ville), Muuga, Paljassaare et Paldiski Sud assurent la majeure partie du transport international de marchandises et de passagers. Tous ces ports appartiennent à l'entreprise commerciale «Port of Tallinn Ltd.», appartenant à l'État, et sont ouverts à la navigation toute l'année⁵⁶.

5. TRANSPORT MARITIME

5.1 Transport de marchandises

En 2014, 151 millions de tonnes de marchandises ont été transportées au total dans les trois États baltes. Les envois vers et depuis l'Union représentaient plus de 50 % du marché dans ces trois pays (75 % en Lettonie, 62 % en Estonie et 51 % en Lituanie).

Le transport en vrac revêt encore une importance considérable pour le transport maritime dans les trois États baltes, et il est fortement tributaire du transbordement de pétrole russe. En 2014, quatre ports maritimes de la région (tous situés sur le réseau central RTE-T) figuraient parmi les 40 plus grands ports de l'Union sur le plan du transport de fret. Le plus important d'entre eux était le **port letton de Riga** (en 16^e position), qui a vu passer 39,8 millions de tonnes de fret en 2014 (une hausse de près de 17 % par rapport à 2013). Il était suivi du **port**

⁴⁹ Commission européenne – North Sea-Baltic CNC – [Second Work Plan of the EU Coordinator C. Trautmann](#), décembre 2016, pp. 18-47.

⁵⁰ Commission européenne – DG MOVE (Mobilité et transports) – Transport Scoreboard 2016 – [People](#).

⁵¹ Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Latvia 2016](#), p. 40.

⁵² Commission européenne – DG ECFIN (Affaires économiques et financières) – [Country Report Lithuania 2017](#), p. 34.

⁵³ Commission européenne – EU Transport in Figures – [Statistical Pocketbook 2016](#), p. 86.

⁵⁴ Agence européenne pour l'environnement – Rapport 27/2016 – [Monitoring CO₂ emissions from new passenger cars and vans](#), décembre 2016, pp. 18-21.

⁵⁵ Commission européenne – EU Transport in Figures – [Statistical Pocketbook 2016](#), p. 84.

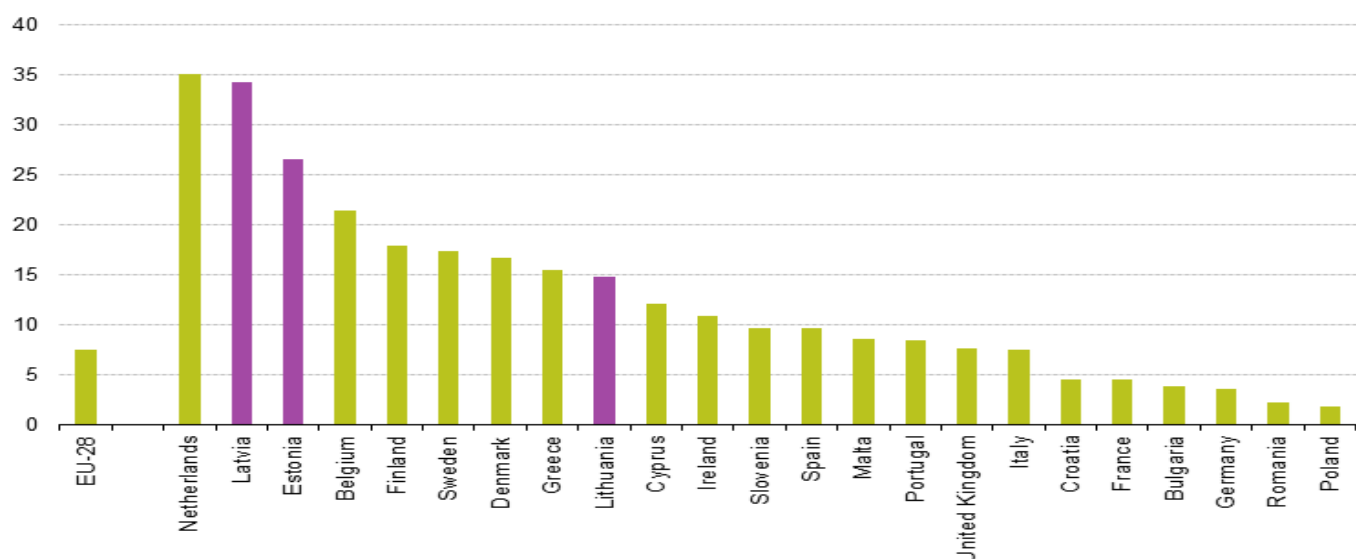
⁵⁶ TransBaltic – [Inland water transport in the Baltic Sea Region](#), pp. 30-33.

lituanien de Klaipeda (en 24^e position), qui a géré près de 34 millions de tonnes la même année (en hausse de 9,7 % par rapport à 2013) et par le **port estonien de Tallinn** (31^e) avec un peu plus de 28 millions de tonnes (0,4 % de plus qu'en 2013). Un autre port letton, celui de Ventspils, était classé en 38^e position avec plus de 25 millions de tonnes de marchandises chargées et déchargées (en hausse de 6,5 % par rapport à 2013)⁵⁷.

Le transport par conteneurs commence progressivement à gagner en importance dans les trois États baltes. En 2014, les trois États baltes ont exporté au total un peu plus de 200 000 TEU et importé 174 000 TEU, ce qui les classe dans le top 20 de l'Union en matière de transport de conteneurs⁵⁸. La même année, les ports de Klaipeda et Riga étaient classés respectivement 34^e et 37^e parmi les 40 plus grands ports à conteneurs (en volume). Le port de Klaipeda affichait une augmentation de près de 12 % par rapport à 2013, et celui de Riga progressait de 2 %⁵⁹.

L'importance des ports maritimes pour l'économie est bien mise en évidence par le volume brut des marchandises transportées par voie maritime et passant par les ports de l'Union par rapport au nombre d'habitants des pays concernés. De ce point de vue, les trois États baltes arrivaient tous dans le haut du classement en 2015 (voir la figure 3 pour plus de détails).

Figure 3: Poids brut des marchandises transportées par voie maritime (entrées et sorties) dans tous les ports en 2015 (en tonnes par habitant)



Source: [Eurostat](#)

5.2 Transport de passagers

En 2015, les ports maritimes des trois États baltes ont accueilli plus de 15,5 millions de passagers à l'embarquement et au débarquement. Sur ce total, 94 % sont passés par des ports estoniens. Sur la période 2010-2015, l'**Estonie** et la **Lituanie** ont enregistré une augmentation (de 27 % et 14 % respectivement) du nombre de passagers embarquant et débarquant dans leurs ports maritimes. En **Lettonie** en revanche, le nombre de passagers a baissé de 11 %⁶⁰. Le port estonien de Tallinn était le seul port maritime des trois États baltes à figurer sur la liste des 20 principaux ports de passagers de l'Union en 2015. Avec près de 9,3 millions de passagers embarquant et débarquant dans le port (2,2 % de plus qu'en 2014), il était classé en cinquième position cette année⁶¹. En **Estonie**, 81 % des passagers maritimes voyageaient à l'intérieur de l'Union. Ce pourcentage était de 100 % pour la **Lettonie** et la **Lituanie**⁶².

6. TRANSPORT AÉRIEN

En 2015, les trois États baltes ont enregistré au total plus de 11,5 millions de passagers aériens, répartis en un peu plus de 2,2 millions pour l'**Estonie**, 4,2 millions pour la **Lituanie** et 5,1 millions pour la **Lettonie**. Ces trois pays ont enregistré une augmentation du nombre de passagers passant par leurs aéroports, et cette augmentation était dans tous les cas supérieure à la moyenne européenne de 4,7 %. L'augmentation a été particulièrement prononcée en **Lituanie**, où le nombre de passagers a progressé de 11,3 % entre 2014 et 2015. La plupart de ces passagers ont

⁵⁷ Commission européenne – EU Transport in Figures – [Statistical Pocketbook 2016](#), p. 69.

⁵⁸ World Shipping Council – Trade Statistics – [Top 20 European Union Containerized Imports and Exports](#), avril 2017.

⁵⁹ Commission européenne – EU Transport in Figures – [Statistical Pocketbook 2016](#), p. 70.

⁶⁰ EUROSTAT – Statistics Explained – [Number of seaborne passengers embarked and disembarked in all ports](#), janvier 2017.

⁶¹ EUROSTAT – Statistics Explained – [Top 20 passenger ports in 2015](#), janvier 2017.

⁶² EUROSTAT – Statistics Explained – [Seaborne transport of non-cruise passengers between main ports in the reporting country](#), janvier 2017.

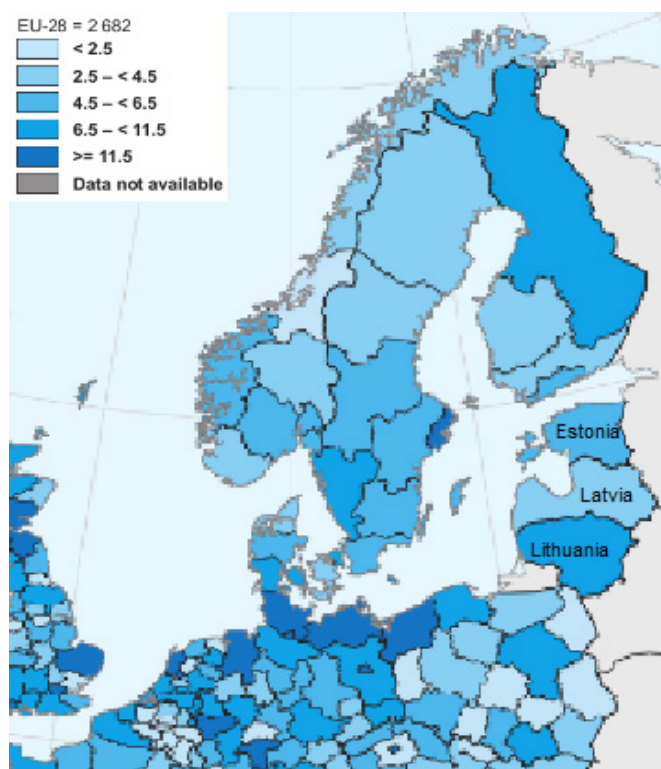
emprunté des vols internationaux, tandis que les vols nationaux ne représentaient qu'une petite fraction du nombre total de passagers aériens dans les trois États baltes. Les voyageurs à l'intérieur de l'UE-28 représentaient environ trois quarts du nombre total de passagers aériens dans les aéroports des trois États baltes⁶³. L'analyse du trafic aérien de passagers entre les États membres en 2014 révèle que les destinations les plus courues des passagers en provenance des trois États baltes étaient notamment le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Finlande, les Pays-Bas et la Pologne. De nombreux passagers ont également voyagé entre les trois États baltes eux-mêmes⁶⁴.

La Lituanie, la Lettonie et l'Estonie comptent huit aéroports faisant partie du réseau RTE-T global, et trois faisant partie du réseau RTE-T central. Ces derniers sont situés dans les capitales des trois États baltes, et ils sont les seuls aéroports de ces États à avoir accueilli plus de 2 millions de passagers en 2015⁶⁵. Même si ces aéroports proposent un certain nombre de services vers différents pays, le nombre de destinations directement desservies est assez limité par rapport à d'autres grands aéroports d'Europe centrale⁶⁶.

7. TOURISME

Le secteur touristique apporte une contribution substantielle à la croissance économique des trois États baltes. En 2014, il représentait respectivement 4,8 %, 4,6 % et 3,8 % du PIB de la Lituanie, de la Lettonie et de l'Estonie.

Carte 2: Nuitées dans des établissements d'hébergement touristique par région NUTS 2, 2014 - Focalisation sur la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie (en millions)



(millions de nuitées de résidents et de non-résidents)

Source: [Eurostat](#)

Ce secteur a affiché une progression constante en **Estonie** entre 2010 et 2014, avec une hausse de 32 % pour les visiteurs nationaux et entrants et de 9 % pour les touristes sortants. En 2014, 6,2 millions d'étrangers ont visité l'Estonie, parmi lesquels 2,9 millions y ont passé au moins une nuit (deux jours en moyenne). Le nombre de touristes de plus d'un jour à l'intérieur du pays a atteint 1,1 million la même année. Les cinq principaux pays d'origine des visiteurs étaient la Finlande, la Russie, l'Allemagne, la Lettonie et la Suède.

La **Lettonie** a enregistré 5,1 millions de visiteurs de plus d'un jour (nationaux et entrants) en 2014, soit une hausse moyenne de 9 % par rapport à 2013. Le tourisme international a progressé de 20 % en 2014 avec 1,8 million de visiteurs passant la nuit. Les cinq principaux pays d'origine des visiteurs étaient la Russie, la Lituanie, l'Estonie, la Suède et l'Allemagne.

La **Lituanie** a elle aussi connu une augmentation par rapport à 2013 (+2,5 %), avec 2,1 millions de visiteurs entrants pour plus d'une journée en 2014. Les voyages de plus d'une journée à l'intérieur du pays ont augmenté de 2,3 % pour atteindre 2,6 millions. Le pays a enregistré au total 7 millions de séjours d'au moins une nuit (visiteurs nationaux et internationaux). Les cinq principaux pays d'origine des touristes étrangers étaient la Biélorussie, la Russie, la Lettonie, l'Allemagne et la Pologne, une tendance similaire au reste de la région baltique.

En 2014, les cinq destinations les plus populaires pour les habitants des trois États baltes étaient, dans l'ordre, la Finlande, la Russie, l'Allemagne, la Biélorussie, la Suède et la Pologne.

Le secteur touristique de **Lettonie** employait directement ou indirectement 75 000 personnes, ce qui représentait 8,5 % de l'emploi total en 2014. Le secteur touristique de **Lituanie** fournit un nombre d'emplois moins important à l'économie qu'en Lettonie, avec 41 000 emplois ou 4,5 % de l'emploi dans le secteur privé. Les informations disponibles pour **Estonie** couvraient uniquement les emplois dans l'hôtellerie, la restauration et les agences de voyage, pour un total de 22 600 emplois dans le secteur du tourisme.

⁶³ EUROSTAT – Statistics Explained – [Overview of EU-28 air passenger transport by Member State](#), novembre 2016.

⁶⁴ Commission européenne – [EU Transport in Figures](#) – Statistical Pocketbook 2016, p. 57.

⁶⁵ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport – [Annexe I – Cartes du RTE-T dans les pays baltes et scandinaves](#).

⁶⁶ ESPON – Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe – [Baltic States Case Study](#), juin 2013, pp. 4-8.

Les trois États baltes possèdent tous des plans nationaux de développement du tourisme pour 2014-2020. Ces plans définissent les principaux objectifs de ce secteur sur une période de sept ans. Le secteur touristique de ces trois pays souffre d'un caractère saisonnier excessif, que ces pays comptent surmonter en développement des marchés de niche prioritaires tels que les conférences, le tourisme lié aux événements culturels et sportifs (Lettonie, Estonie), le tourisme de nature et les secteurs créatifs (Lettonie), le tourisme lié à la santé (Lettonie, Lituanie), le tourisme culturel (Lettonie, Lituanie), le tourisme d'affaires et l'écotourisme (Lituanie). Parmi les autres obstacles au tourisme dans les trois États baltes, on peut citer notamment:

- le nombre insuffisant de vols directs et l'accessibilité insuffisante pour les visiteurs russes et biélorusses (Lituanie);
- le manque d'attractions touristiques (Estonie);
- l'insuffisance des qualifications et compétences, par exemple dans le tourisme thermal et de beauté (Lettonie);
- la qualité non satisfaisante des services touristiques (Lettonie)⁶⁷.

Sur la période 2014-2020, la **Lettonie** va consacrer 20 millions d'euros au secteur touristique par l'intermédiaire du FEDER, tandis que l'**Estonie** a débloqué un budget global de 116 millions d'euros pour œuvrer à la promotion du pays auprès des Européens occidentaux et méridionaux. La **Lituanie** a consacré un budget de 28,3 millions d'euros au tourisme en 2015. Ces fonds provenaient du budget national et des fonds ESI⁶⁸.

Les centres historiques des capitales des trois États baltes, Riga, Tallinn et Vilnius, comptent parmi les sites du patrimoine mondial de l'UNESCO. Le site archéologique lituanien de Kernavė présente des preuves archéologiques d'occupation humaine sur 10 millénaires. L'isthme de Courlande est une péninsule de dunes sablonneuses occupée par l'homme depuis l'ère préhistorique, à cheval entre la Lituanie et la Russie (Kaliningrad). L'arc géodésique de Struve s'étend sur 2 820 km à travers les trois États baltes et sept autres pays au Nord et au Sud de la région baltique. Il s'agit d'une chaîne de repères géodésiques construits au XIX^e siècle pour déterminer la taille et la forme de la Terre⁶⁹.

Clause de non-responsabilité

Le présent document est fourni aux députés au Parlement européen et à leur personnel dans le cadre du soutien à leurs tâches parlementaires et ne reflète pas nécessairement la position officielle du Parlement européen. Il ne doit pas être considéré comme un document exhaustif.

Auteurs

Beata Tuszyńska, experte nationale détachée, département thématique des politiques structurelles et de cohésion

En collaboration avec Dylan Tynan, stagiaire, département thématique des politiques structurelles et de cohésion

Retour d'informations

Si vous souhaitez nous faire part de vos commentaires, veuillez envoyer un courriel au secrétariat Poldep-Cohesion à l'adresse suivante:

poldep-cohesion@ep.europa.eu

Département thématique B

Au sein de la direction générale des politiques internes du Parlement européen, le département thématique B est l'unité de recherche qui fournit des conseils spécialisés aux cinq commissions parlementaires suivantes: agriculture et développement rural; culture et éducation; pêche; développement régional; transports et tourisme. Les travaux d'expertise sont élaborés en interne ou par des prestataires externes.

Toutes les publications TRAN:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/fr/supporting-analyses-search.html>

⁶⁷ OCDE – Tendances et politiques du tourisme 2016 – [Programmes et politiques touristiques en Estonie, Lettonie et Lituanie](#), p. 188, p. 386 et p. 392.

⁶⁸ OCDE – Tendances et politiques du tourisme 2016 – [Profils par pays: Estonie, Lettonie et Lituanie](#), pp. 188-192 et pp. 386-396.

⁶⁹ UNESCO (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture) – [Liste du patrimoine mondial](#) – Estonie, Lettonie et Lituanie.