



Conseil économique et social

Distr. générale
7 novembre 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

Vingt-sixième session

Genève, 10-12 septembre 2013

Rapport du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports sur sa vingt-sixième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	6	3
III. Atelier commun du projet Liaisons de transport Europe-Asie (projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER)) et du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, consacré au financement des infrastructures de transport (point 2 de l'ordre du jour).....	7–11	3
IV. Atelier sur les liaisons entre des ports et l'arrière-pays: le cas du projet d'axe de transport pour le Sud-Est (SETA) point 3 de l'ordre du jour).....	12–15	5
V. Suivi des faits nouveaux intéressant les réseaux de transport paneuropéens (point 4 de l'ordre du jour).....	16–18	6
A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès accomplis dans le cadre de la mise en place du Réseau transeuropéen de transport	16	6
B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen.....	17–18	6
VI. Liaisons de transport Europe-Asie (point 5 de l'ordre du jour)	19–25	7
A. Activités concernant les liaisons de transport Europe-Asie.....	19–22	7
B. Utilisation des SIG pour les projets d'infrastructures.....	23–24	8

GE.13-25617 (F) 070414 090414



* 1 3 2 5 6 1 7 *

Merci de recycler



	C. Autres initiatives en matière de transport entre l'Europe et l'Asie.....	25	8
VII.	Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour).....	26–32	8
	A. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée.....	26–27	8
	B. Réseau de transport euroméditerranéen.....	28	8
	C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée.....	29–30	9
	D. Rapport sur le projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique, à travers le détroit de Gibraltar.....	31–32	9
VIII.	Changements climatiques et transports (point 7 de l'ordre du jour).....	33–44	9
	A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux.....	33–38	9
	B. Atténuation des effets des changements climatiques: présentation de l'outil ForFITS de la CEE.....	39–41	10
	C. Gaz d'échappement des moteurs diesel.....	42–44	11
IX.	Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 8 de l'ordre du jour).....	45–65	11
	A. Tendances et économie des transports pour la période 2012-2013: transports urbains et mobilité.....	45–46	11
	B. Tendances et économie des transports pour la période 2013-2014: financement des infrastructures de transport.....	47–50	12
	C. Tendances et difficultés des transports dans un État membre de la CEE: le cas de la Lituanie.....	51–55	12
	D. Tendances et difficultés des transports dans le secteur routier.....	56–58	14
	E. Tendances et difficultés des transports dans le secteur ferroviaire.....	59–61	14
	F. Tendances et difficultés des transports dans le secteur des voies navigables intérieures.....	62–65	15
X.	Transport et compétitivité (point 9 de l'ordre du jour).....	66–67	15
XI.	Assistance technique aux pays en transition (point 10 de l'ordre du jour).....	68–76	16
XII.	Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2014-2015 (point 11 de l'ordre du jour).....	77	17
XIII.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour).....	78	17
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	79	17
XV.	Dates de la prochaine session (point 14 de l'ordre du jour).....	80	17
XVI.	Adoption du rapport (point 15 de l'ordre du jour).....	81	17

I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a tenu sa vingt-sixième session du 10 au 12 septembre 2013, sous la présidence de M. Björn Oriwohl (Allemagne). Y ont participé des représentants des pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Croatie, Chypre, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. Les institutions spécialisées et organismes des Nations Unies ci-après étaient également représentés: secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et Bureaux centraux des projets TEM et TER de la CEE.

3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient également représentées: Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Organisation de coopération économique (OCE) et Union pour la Méditerranée (UPM).

4. Des membres des organisations non gouvernementales dont les noms suivent étaient également présents: Union internationale des transports routiers (IRU) et Union internationale des chemins de fer (UIC).

5. Les entités dont les noms suivent ont participé à la session à l'invitation du secrétariat: association UKRZOVNISHTRANS, Banque asiatique de développement (BAsD), Banque européenne d'investissement (BEI), CMS Cameron McKenna LLP, Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation, Initiative centre-européenne, Institute for Advanced Studies (Vienne), Projet d'axe de transport pour le Sud-Est (SETA), Transport and Media Consulting Ltd., VERRACON GmbH, VIFG, et Université polytechnique nationale d'Athènes.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.5/53 et ECE/TRANS/WP.5/53/add.1.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.5/53 et ECE/TRANS/WP.5/53/add.1).

III. Atelier commun du projet Liaisons de transport Europe-Asie (projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER)) et du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, consacré au financement des infrastructures de transport (point 2 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 1.

7. La Directrice de la Division des transports, M^{me} Eva Molnar, a accueilli les participants à l'atelier et a rappelé les problèmes qui s'étaient posés à diverses époques dans le domaine des transports. Elle a souligné l'importance d'une infrastructure de transport moderne et efficace, et a exprimé l'espoir que les transports soient reconnus comme un objectif de développement durable.

8. Le professeur Tsamboulas, consultant du projet Liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), et M. Meelich, Directeur des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), ont présenté les projets prioritaires d'infrastructures de transport qui avaient été soumis par les États membres en vue de la deuxième phase de l'étude du projet LTEA et de la révision du plan directeur des projets TEM et TER. Par ailleurs, les représentants de plusieurs pays (Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Chypre, Fédération de Russie, Kirghizistan, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, Roumanie, Serbie, Turquie et Ukraine) ont présenté les projets prioritaires de leurs pays respectifs en matière d'infrastructures de transport, les diverses méthodes de financement de ces projets et les difficultés que rencontraient leurs gouvernements pour investir dans les infrastructures de transport, les entretenir et les remettre en état. Un représentant du secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE) a présenté les couloirs ferroviaires créés dans la région de l'OCE et les projets d'infrastructures nécessaires pour que ces couloirs fonctionnent de manière efficace. Enfin, les représentants d'institutions financières internationales ont fourni des informations sur les portefeuilles d'infrastructures de transport de leurs institutions ainsi que leurs directives concernant les études de faisabilité et les analyses coûts-avantages de projets d'infrastructures de transport.

9. Les participants:

a) Ont rappelé que le financement des infrastructures de transport englobait la planification et la construction de nouvelles infrastructures, ainsi que la planification et la réalisation de la remise en état et/ou de l'entretien des infrastructures existantes;

b) Ont convenu de la nécessité de réaliser des études de faisabilité dans lesquelles la viabilité économique soit analysée en tenant compte des aspects sociaux de ces investissements, tels que la sécurité routière et les coûts environnementaux;

c) Ont convenu de la nécessité de déterminer et d'harmoniser, si possible, le coût par unité d'investissement, à savoir le coût de construction au kilomètre des routes, des voies ferrées et des lignes de chemin de fer à grande vitesse;

d) Ont fait observer qu'il était nécessaire d'harmoniser les normes techniques des infrastructures de transport; ils ont cité à titre de pratiques optimales les normes techniques figurant dans les accords internationaux dont la CEE assurait le secrétariat, notamment l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN);

e) Ont noté qu'un observatoire destiné à l'échange d'informations et d'enseignements tirés de la mise en œuvre de projets de partenariats public-privé pourrait être un outil précieux pour le financement des infrastructures de transport;

f) Ont fait observer que l'établissement et en particulier l'harmonisation de plans d'investissement étaient des mesures efficaces pour financer les infrastructures de transport, ont pris note des travaux visant à établir des plans d'investissement au cours de la deuxième phase d'étude du projet LTEA et ont convenu de la nécessité de s'attacher particulièrement au financement de ce projet;

g) Ont fait observer que des améliorations devraient être apportées pour faciliter le franchissement des obstacles non physiques – passage des frontières, etc. – parallèlement à celles qui concernent des obstacles physiques, par exemple les infrastructures de transport.

10. L'atelier a fait ressortir la complexité des questions de fond liées au financement des infrastructures de transport et la nécessité d'analyser plus avant la question dans la région de la CEE. Le Groupe de travail a remercié les orateurs pour l'excellente qualité de leurs exposés, qu'il a trouvés très instructifs et d'une grande importance, et a demandé au secrétariat de tenir compte des débats tenus au cours de l'atelier lorsqu'il établirait la prochaine publication sur l'évolution et l'économie des transports, et d'y faire figurer les exposés présentés au cours de l'atelier à titre d'études de cas. Il a en outre demandé au secrétariat que, lors de ses prochaines sessions, soient abordées les questions relatives à la détermination du coût unitaire des investissements et à la recherche de solutions novatrices pour le financement des infrastructures de transport.

11. Les travaux, les exposés et tous les autres documents de l'atelier ont été téléchargés sur le site Web de la CEE, à l'adresse électronique: www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop6.html.

IV. Atelier sur les liaisons entre des ports et l'arrière-pays: le cas du projet d'axe de transport pour le Sud-Est (SETA) (point 3 de l'ordre du jour)

12. Le SETA reliera de manière efficace les voies ferrées existantes entre l'Europe centrale et les ports du nord de l'Adriatique en raccordant les couloirs n^{os} 7, 8, 10 et 11 du réseau Rail Net Europe (RNE). L'amélioration des liaisons internationales est étroitement liée à l'amélioration des liaisons intrarégionales mais aussi à la très importante nouvelle liaison entre les ports du nord de l'Adriatique (Koper, Trieste et Monfalcone ainsi que Rijeka, seul port en eau profonde de l'Adriatique) et leur arrière-pays. Les axes transeuropéens modernisés n^{os} 17, 18, 22, 23 et 25 (ainsi que l'élargissement prévu de la voie ferrée russe à écartement large) se croiseront dans la région de Vienne et de Bratislava, ce qui laisse augurer de la création d'un point nodal transnational dans cette région.

13. Le projet SETA s'attache avant tout à améliorer les infrastructures ferroviaires déjà existantes (ce qui n'entraîne que des coûts d'investissement modérés) et à les raccorder aux autres moyens de transport. Par rapport au projet antérieur Sustrain Implement Corridor (SIC!), pour lequel avaient été réalisées des études de base de faisabilité et d'impact, le projet SETA fournira aux partenaires les informations et données concernant les mesures de développement ponctuelles qui seront nécessaires pour entamer des négociations avec les institutions financières internationales.

14. Au cours de l'atelier, des représentants de l'administration régionale du Burgenland (Autriche), des ports de Rijeka, Koper et Monfalcone, de la compagnie de chemins de fer hongroise GYSEV et de l'Initiative centre-européenne ont décrit les objectifs et l'état d'avancement actuel du projet SETA et du projet Amélioration de l'accessibilité aux postes frontière pour l'intégration de l'Europe du Sud-Est (ACROSSEE), ont noté les avantages que présentait l'amélioration des liaisons entre les ports et leur arrière-pays et ont énuméré les avantages que cette coopération pourrait apporter à la région et à son économie. Le projet de Réseau méditerranéen pour les procédures douanières et la simplification du dédouanement portuaire (MEDNET), cofinancé par le Programme Med, a par ailleurs fait l'objet d'un exposé au cours duquel ont été mises en évidence les questions relatives à l'exploitation des ports et à leurs liaisons avec l'arrière-pays, ainsi qu'à l'Observatoire de l'exploitation portuaire en Méditerranée et aux synergies avec le projet d'axe de transport pour le Sud-Est.

15. Le Groupe de travail a exprimé son vif intérêt pour le projet SETA et a exprimé sa gratitude à tous les intervenants pour leurs excellents exposés. Il avait pris acte, quatre ans auparavant, de l'importance du sujet en organisant un groupe d'experts sur les liaisons entre

les ports maritimes et leur arrière-pays et en établissant une publication détaillée. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat, chaque fois que ce serait possible, d'inviter lors de ses sessions des représentants d'initiatives de ce genre afin qu'ils les lui présentent.

V. Suivi des faits nouveaux intéressant les réseaux de transport paneuropéens (point 4 de l'ordre du jour)

A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès accomplis dans le cadre de la mise en place du Réseau transeuropéen de transport

Document: Document informel n° 3.

16. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir établi, en collaboration avec la Commission européenne, le document informel n° 3 sur les progrès réalisés dans la mise en place du Réseau transeuropéen de transport. Il a invité la Commission à lui fournir de nouveau des renseignements actualisés sur ses activités relatives aux couloirs paneuropéens à sa vingt-septième session, en 2014.

B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen

Document: ECE/TRANS/WP.5/2013/1.

17. Le Groupe de travail s'est félicité des informations concernant les activités mises en œuvre au cours de la période 2012-2013 dans le cadre des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) qui lui avaient été communiquées par le directeur de ces projets, et notamment de la révision du Plan directeur, et a invité le directeur à lui fournir des renseignements actualisés sur ces projets à sa vingt-septième session, en 2014.

18. Le Groupe de travail a pris note des activités suivantes menées au cours de la période 2012-2013:

- Des mécanismes de suivi formant une partie indissociable du Plan d'action de suivi de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER avaient été mis en place. Les activités de suivi avaient porté en particulier sur les progrès de la mise en œuvre des projets d'infrastructure, sur l'actualisation des données et prévisions révisées relatives au trafic, et sur la mise en place des réseaux principaux et leur état d'avancement;
- Le suivi des progrès accomplis en vue d'aligner les principaux réseaux, tels que prévus par les plans directeurs révisés des projets TEM et TER, sur les normes définies dans l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de la CEE, avait constitué une activité permanente des projets TEM et TER, prise en compte dans leurs programmes de travail annuels;
- Un atelier intitulé «Recherche et développement, systèmes de transport intelligents et innovations dans le transport intermodal rail/route», organisé conjointement par la CEE et le projet TER avec l'appui du Ministère roumain des transports, avait eu lieu du 12 au 14 septembre 2013 à Timisoara (Roumanie) et à Kikinda (Serbie);
- Le directeur du projet s'était rendu à Timisoara, à Kikinda et à Szeged (Hongrie) en août 2012 afin de débattre avec les autorités locales de l'organisation et des préparatifs d'un atelier sur le plan directeur du futur réseau ferroviaire à grande vitesse d'Europe centrale et orientale;

- La Réunion sur la collecte et la cartographie des données TEMSTAT, tenue en avril 2012 à Varsovie, avait abouti à l'établissement des cartes TEMSTAT 2012 de tous les pays membres du projet TEM, produites à la fois sous forme imprimée et électronique et téléchargées en décembre 2012 sur la page consacrée au projet TEM du site Web de la CEE.

VI. Liaisons de transport Europe-Asie (point 5 de l'ordre du jour)

A. Activités concernant les liaisons de transport Europe-Asie

Document: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1.

19. Le secrétariat a mis le Groupe de travail au courant de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts sur le projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et des faits nouveaux de la phase III de ce projet (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1). Le Groupe de travail a noté le plan de travail et les décisions prises lors de la première réunion du Groupe d'experts.

20. Le plan de travail fixe les principaux objectifs du Groupe d'experts, à savoir:

a) Analyser, promouvoir et soumettre aux institutions financières internationales et autres bailleurs de fonds des projets prioritaires en matière de liaisons de transport Europe-Asie, ainsi que des études de faisabilité ou d'autres études pertinentes, en vue de faciliter un financement durable et à long terme de ces projets;

b) Déterminer les flux de marchandises (quantités et types) susceptibles d'emprunter les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie;

c) Faciliter la coordination des horaires et des tarifs pour les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier;

d) Promouvoir les axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie et élaborer une stratégie de commercialisation intégrée;

e) Mettre à jour et améliorer l'application SIG (systèmes d'information géographique).

21. Le plan de travail comprend quatre propositions de projets concrètes soumises aux gouvernements pour examen et qui visent à leur fournir une aide en nature pour renforcer l'efficacité de la phase III du projet LTEA. Ces propositions sont les suivantes:

a) Étudier les échanges commerciaux actuels et futurs le long des axes de transport Europe-Asie. En application de cette proposition, un expert-conseil en commerce international serait recruté pour réaliser une enquête sur site en rencontrant et en interrogeant des représentants des principaux pôles commerciaux et parties prenantes. Le budget prévu pour cette enquête est de 80 000 dollars des États-Unis;

b) Élaborer une stratégie de commercialisation intégrée pour faire connaître les avantages et effets bénéfiques des axes de transport Europe-Asie. En application de cette proposition, un expert-conseil en commercialisation à l'échelle internationale serait recruté pour faciliter les échanges de vues et donner des orientations lors d'ateliers techniques organisés pour élaborer une telle stratégie. Le budget prévu pour cette activité est de 40 000 dollars;

c) Établir une brochure en version électronique et en version papier donnant un aperçu des services de transport intérieur, des différents axes ferroviaires et routiers, ainsi que des horaires arrêtés. Le budget prévu pour cette activité est de 15 000 dollars;

d) Mettre à jour les données provenant des systèmes SIG recueillies au cours de la phase II du projet et transformer le logiciel SIG en une application Web plus performante. Le budget prévu pour cette activité est d'environ 50 000 dollars, auxquels il faut ajouter le montant des coûts annuels de maintenance (coûts de serveur, etc.).

22. Le Groupe de travail a approuvé le plan de travail et les activités tels qu'adoptés par le Groupe d'experts sur le projet LTEA. Il a remercié les experts et le secrétariat, et a demandé au Groupe d'experts de mettre en œuvre son plan de travail dans le délai imparti et de faire rapport sur toute évolution de la situation à la prochaine session du Groupe de travail, en 2014.

B. Utilisation des SIG pour les projets d'infrastructures

23. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa vingt-cinquième session, il avait, pour donner suite à la proposition d'un représentant du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), demandé aux représentants des projets TEM et TER, du projet LTEA et du Groupe Transports de la Méditerranée occidentale (5+5) de présenter leurs initiatives et activités en matière de SIG et d'examiner les possibilités de coopération.

24. Le Groupe de travail a exprimé son intérêt pour les exposés présentés par M. Aciman (CETMO) et par le secrétariat, et a estimé que la mise au point de SIG était très utile au secteur des transports. Considérant comme très important que les différentes parties coopèrent, le Groupe de travail leur a demandé de lui faire rapport à sa prochaine session sur les faits nouveaux survenus dans ce domaine.

C. Autres initiatives en matière de transport entre l'Europe et l'Asie

25. Le Groupe de travail a accueilli favorablement l'exposé présenté par M. Tekyeh Sadat (OCE) sur les activités de l'OCE concernant le développement des transports dans la région et a demandé qu'un rapport sur ces questions lui soit présenté à sa prochaine session.

VII. Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour)

A. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée

Document: Document informel n° 4.

26. Le représentant du CETMO a présenté le rapport sur les activités récemment menées par le Centre, aux fins d'examen par le Groupe de travail (document informel n° 4).

27. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du CETMO de son rapport détaillé et a demandé à recevoir à sa prochaine session, en 2014, des renseignements actualisés sur les activités du Centre.

B. Réseau de transport euroméditerranéen

28. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée

29. Le représentant de l'Union pour la Méditerranée a présenté le secrétariat de l'Union et exposé ses activités aux fins d'examen par le Groupe de travail.

30. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt ce rapport détaillé et a demandé à recevoir à sa prochaine session, en 2014, des renseignements actualisés sur les activités de l'Union.

D. Rapport sur le projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique, à travers le détroit de Gibraltar

31. Le Groupe de travail a pris note du rapport sur le projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique à travers le détroit de Gibraltar, établi par la CEE et la Commission économique pour l'Afrique (CEA) pour la session de 2013 du Conseil économique et social. Il s'est félicité de la précieuse contribution des Gouvernements espagnol et marocain ainsi que de celle des deux sociétés d'ingénierie de ces pays qui ont dirigé les études de faisabilité du projet.

32. En outre, le Groupe de travail a noté que, dans une de ses résolutions, le Conseil économique et social avait prié la CEE et la CEA de lui présenter un nouveau rapport à sa session de 2015, et a demandé au secrétariat d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa vingt-huitième session, en 2015.

VIII. Changements climatiques et transports (point 7 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux

Documents: ECE/TRANS/WP.5/2013/2 et publication de la CEE.

33. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa soixante-troisième session (1^{er}-3 mars 2011), le Comité des transports intérieurs avait pris note des résultats de l'atelier organisé en commun par la CEE et la CNUCED, et a décidé de créer un Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux et d'adopter son mandat.

34. Le Groupe d'experts devait achever ses travaux en 2013 et présenter un rapport complet sur les résultats obtenus. Ce rapport devait notamment contenir des recommandations de politique générale destinées à améliorer la viabilité à long terme des infrastructures de transport en mettant l'accent sur les liaisons internationales. Il identifie les bonnes pratiques issues des politiques nationales qui traitent de la résilience des réseaux de transport aux effets des changements climatiques.

35. À la suite de l'approbation par le Comité exécutif, en mai 2011 de la création du Groupe d'experts, celui-ci s'était réuni en septembre et novembre 2011, en avril, octobre et décembre 2012, et en mars 2013, date à laquelle ses objectifs avaient été considérés comme atteints. Dans ses réunions, le Groupe avait attiré des représentants de 22 gouvernements, d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales (notamment Communauté économique eurasiennne, Commission européenne, Fédération routière internationale, Organisation météorologique mondiale, Union internationale des chemins de fer, Union internationale des transports routiers) et du monde universitaire.

36. Sous la présidence de M. Jerzy Kleniewski (Pologne) et la vice-présidence de M. André Leuxe (France), le Groupe d'experts avait:

- a) Établi la structure du rapport final;
- b) Établi, avec l'aide du consultant extérieur, le questionnaire scientifique destiné à la collecte d'informations;
- c) Recueilli les réponses au questionnaire émanant de 28 pays, 2 universités, 3 organisations internationales, 3 organisations des chemins de fer et 1 organisation portuaire, et les avait analysées avec l'aide du consultant extérieur;
- d) Avalisé la version finale du rapport établie par le consultant extérieur;
- e) Organisé une conférence internationale sur l'adaptation des réseaux de transport aux changements climatiques à Alexandroupolis (Grèce, 25 et 26 juin 2012) qui avait contribué de manière importante aux travaux du Groupe.

37. Le secrétariat a présenté le projet de rapport complet mettant en évidence les principaux résultats des travaux du Groupe d'experts.

38. Le Groupe de travail a salué les travaux du Groupe d'experts, et a jugé que le rapport final du Groupe d'experts était un outil efficace et complet susceptible de sensibiliser les gouvernements à l'adaptation aux changements climatiques et fournissant un ensemble de pratiques optimales en matière de mesures d'adaptation. Le Groupe de travail a approuvé le rapport tel que modifié et a demandé au secrétariat de procéder à la publication définitive.

B. Atténuation des effets des changements climatiques: présentation de l'outil ForFITS de la CEE

39. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'évolution en 2012-2013 du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS) financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Ce projet avait pour but de mettre au point et d'utiliser un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans le secteur des transports intérieurs, instrument comprenant un simulateur-convertisseur de politique des transports, afin de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques. Cet instrument d'évaluation, dont le simulateur, pourrait aider à concevoir les futurs systèmes de transport intérieur («For Future Inland Transport Systems», d'où l'acronyme ForFITS). Le Groupe de travail a pris note des résultats suivants atteints dans le cadre du projet:

- Organisation d'une réunion internationale d'experts afin de renforcer la prise de conscience, éviter les doublons et solliciter les contributions en vue de la conception de la trousse à outils du projet ForFITS;
- Examen par les pairs;
- Évaluation de la situation mondiale et rapport correspondant;
- Mise au point de la trousse à outils du projet ForFITS.

40. Par ailleurs, le Groupe de travail a noté que les prochaines étapes comporteraient des projets pilotes spécifiques dans deux pays de chacune des cinq régions de l'ONU, l'élaboration d'un manuel d'utilisation en ligne, des ateliers de renforcement des capacités et des activités de formation à l'intention des décideurs et des experts techniques.

41. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du travail accompli et a demandé que les faits nouveaux dans ce domaine lui soient présentés à sa prochaine session.

C. Gaz d'échappement des moteurs diesel

Document: Document informel n° 5.

42. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la teneur du document informel n° 5 sur les gaz d'échappement des moteurs diesel, établi à l'initiative de la Division de l'environnement de la CEE d'après un rapport établi par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC). Ce rapport a conclu en 2012 que les gaz d'échappement des moteurs diesel étaient cancérigènes pour l'homme.

43. Le document a été établi en vue de fournir des informations de base sur certains faits récents et importants concernant la pollution atmosphérique transfrontière; d'illustrer les résultats d'études récentes sur les effets nocifs pour la santé publique des gaz d'échappement des moteurs diesel; et de mettre au courant le Groupe de travail des progrès techniques des moteurs diesel ou de leur remplacement par des moteurs électriques qui réduisent, voire éliminent les effets nocifs sur la santé publique.

44. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du travail accompli et a demandé que les faits nouveaux dans ce domaine lui soient présentés à sa prochaine session.

IX. Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 8 de l'ordre du jour)

A. Tendances et économie des transports pour la période 2012-2013: transports urbains et mobilité

Document: Publication de la CEE.

45. Le secrétariat a présenté au Groupe de travail la publication relative à l'évolution et à l'économie des transports pendant la période 2012-2013: transports urbains et mobilité, qu'il avait établie sur la base des informations fournies par les pays. Le Groupe de travail a pris note du fait que 32 pays avaient répondu au questionnaire et a également pris note de la structure de la publication:

- a) Chapitre 1: Transports urbains durables et évolution de la mobilité;
- b) Chapitre 2: Transports urbains et évolution de la mobilité dans la région de la CEE;
- c) Chapitre 3: Capitales de la région de la CEE: Transports urbains et types de mobilité;
- d) Chapitre 4: Analyse des indicateurs sur les transports urbains;
- e) Chapitre 5: Conclusions et recommandations.

46. Le Groupe de travail a pris note du rapport final, qu'il a approuvé tel que présenté par le secrétariat, et a salué le travail accompli. Il a demandé au secrétariat d'éclaircir les dernières incohérences qui y subsistaient, de le mettre sous sa forme définitive et de le publier.

B. Tendances et économie des transports pour la période 2013-2014: financement des infrastructures de transport

Document: ECE/TRANS/WP.5/2013/3.

47. Le secrétariat a annoncé au Groupe de travail le thème de la publication sur les tendances et l'économie des transports retenu pour l'année à venir (ECE/TRANS/WP.5/2013/3): «Financement des infrastructures de transport».

48. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait approuvé (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 30 à 32) la proposition du secrétariat visant à transformer le rapport sur la situation et l'évolution des transports dans les pays membres de la CEE en une publication annuelle traitant si possible d'un thème particulier. Il a noté que, jusqu'à présent, l'analyse du financement des infrastructures de transport avait porté sur les projets LTEA, TEM et TER, grâce à l'organisation d'ateliers, par exemple l'atelier sur le financement du transport ferroviaire et du transport routier qui avait précédé la conférence du Comité des transports intérieurs (www.unece.org/trans/events/2013/itc75_2013/road_rail_conference.html), l'atelier sur les projets de partenariats public-privé et de financement des transports ferroviaires (www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_events/2012-11_ppp_railways_financing.html) ou encore l'atelier organisé en 2009 par les projets TEM et TER (www.unece.org/trans/main/ter/workshop_2009.html).

49. Le document intitulé «Tendances et économie des transports pour la période 2014 – Financement des infrastructures de transport» contiendra des données, des analyses, et des descriptions d'études de préfaisabilité ou de faisabilité des projets prioritaires d'infrastructure communiqués par les gouvernements des États membres participant au projet LTEA et aux projets TEM et TER ou par les États membres de la CEE; il présentera notamment:

- a) Des pratiques optimales ou des modèles novateurs de financement des infrastructures de transport;
- b) Des pratiques optimales de programmation à moyen et à long terme ainsi que de gestion et de réalisation de tels projets;
- c) Des expériences menées au niveau national en matière de financement des infrastructures de transport ainsi que des études réalisées spécialement pour de tels projets, des types de financement et des données fournies par les gouvernements;
- d) Des portefeuilles d'investissement ou de prêt d'institutions financières internationales et autres bailleurs de fonds en matière d'infrastructures de transport.

50. Le Groupe de travail a adopté la proposition du secrétariat concernant le thème de la publication sur les tendances et l'économie des transports pour l'année suivante. Il a demandé au secrétariat d'utiliser les données fournies par les pays au cours de l'atelier sur le financement des infrastructures de transport en évitant, si possible, l'envoi de questionnaires, et de l'informer des résultats lors de sa prochaine session, en 2014.

C. Tendances et difficultés des transports dans un État membre de la CEE: le cas de la Lituanie

Document: Document informel n° 6.

51. M. Vladislav Kondratovič, Vice-Ministre des transports et des communications de la République de Lituanie, a décrit au Groupe de travail l'évolution des transports lituaniens et les problèmes qui se posent.

52. Les points les plus importants étaient les suivants:

- a) L'aéroport de Kaunas a reçu en 2010 le prix Euro Annie, récompensant l'aéroport européen ayant connu la croissance la plus rapide;
- b) En octobre 2011, l'aéroport international de Vilnius s'est placé en première position parmi les 170 aéroports européens notés par le bureau pour l'Europe du Conseil international des aéroports en ce qui concernait la croissance du flux de passagers;
- c) Dans son Indice de la sécurité routière, le Conseil européen de la sécurité des transports a classé en 2011 la Lituanie dans le peloton de tête des États membres de l'Union européenne (UE) ayant réduit le nombre de décès dus à des accidents de la route;
- d) Lors du concours «Produit lituanien de l'année 2011», la locomotive de manœuvre TEM TMH de la société Lietuvos geležinkeliai (Chemins de fer lituaniens) a été déclarée meilleur produit exporté à l'étranger;
- e) En 2004 et 2012, le port maritime de Klaipeda a reçu le prix lituanien de l'Exportation.

53. Les priorités à long terme de la politique lituanienne en matière de transport et de communications sont les suivantes:

- a) Développer le réseau central de transport et ses connexions;
- b) Promouvoir le transport multimodal et intermodal et développer l'infrastructure de plates-formes logistiques publiques;
- c) Améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur des transports et promouvoir une mobilité durable en milieu urbain;
- d) Améliorer la sûreté et la sécurité du trafic;
- e) Installer des systèmes et services de transport intelligents.

54. Les priorités de la présidence lituanienne de l'UE en matière de transport sont les suivantes:

- a) Au cours de sa présidence, la Lituanie s'efforce d'assurer la continuité de la présidence irlandaise, tout en poursuivant les principaux objectifs du quatrième paquet ferroviaire, qui améliore l'efficacité du transport ferroviaire dans l'UE et le rôle de celle-ci sur les marchés du transport de passagers et de fret. La présidence lituanienne favorisera au sein du Conseil la recherche d'une position commune sur:
 - i) La directive concernant la sécurité;
 - ii) Le droit des passagers à utiliser tout mode de transport revêt une grande importance pour les citoyens de l'UE. Par conséquent, la Lituanie souhaite que la révision de la législation européenne sur les passagers des transports aériens permette de mieux protéger leurs droits et d'améliorer la sécurité juridique des transporteurs;
 - iii) Les orientations pour le TEN-T et le règlement du CEF: Parvenir à un accord définitif sur ces dossiers avec le Parlement européen afin de commencer sans retard la mise en œuvre de projets d'intérêt commun dans le domaine des transports, conformément à la politique des réseaux transeuropéens;
 - iv) L'Énergie propre et transports, initiative qui permettra d'accélérer le développement d'une infrastructure de carburants de substitution harmonisée à l'échelle européenne, condition préalable à un élargissement du marché des carburants et véhicules moins polluants. La Lituanie espère qu'une position

commune sur le projet de directive soit atteinte d'ici à la fin de sa présidence du Conseil «Transports, télécommunications et énergie», en décembre 2013.

55. Le Groupe de travail a remercié le Vice-Ministre de la République de Lituanie de son rapport et de son exposé riches en renseignements, et a demandé au secrétariat, pour sa prochaine session, en 2014, de trouver un pays disposé à présenter un rapport sur les mesures prises pour améliorer les services de transport sur ses réseaux nationaux.

D. Tendances et difficultés des transports dans le secteur routier

Document: Document informel n° 7.

56. Le représentant de l'IRU, M. Jens Hügel, a présenté un exposé sur les tendances et difficultés des transports dans le secteur routier.

57. Le Groupe de travail a noté que les indices de l'IRU sur le transport routier (www.iru.org/en_services_indices_index), qui permettent de comparer la croissance du PIB, les volumes de fret routier et les immatriculations de nouveaux véhicules dans 58 pays, font apparaître une différence marquée entre le nord et le sud de l'Europe. Dans le sud, un ralentissement important a été observé. En revanche, les pays du nord de l'Europe ont connu un développement constant depuis 2009. Alors que la croissance économique des pays de l'UE demeurait inférieure aux niveaux de la période antérieure à la crise, celle des pays du BRIC¹ et du Programme TRACECA a rattrapé et dépassé ces niveaux. En outre, les ventes de véhicules neufs ont considérablement diminué dans l'UE en 2009, et demeurent faibles depuis lors. L'IRU a indiqué que, au cours de l'exécution du projet de Nouvelle initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie (NELTI), 200 000 points de passage frontaliers avaient fait l'objet d'un suivi, qui avait fourni les résultats suivants:

- a) 57 % du temps de transport est perdu au passage des frontières;
- b) 38 % des coûts de transport correspondent à des prélèvements non officiels.

58. Le Groupe de travail a remercié l'IRU de son exposé de l'analyse des dernières tendances et difficultés des transports routiers, et l'a invitée à lui fournir à sa vingt-septième session, en 2014, des renseignements actualisés sur les faits nouveaux pertinents dans ce secteur.

E. Tendances et difficultés des transports dans le secteur ferroviaire

Document: Document informel n° 8.

59. La représentante de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), M^{me} Snejana Markovic-Chenais, a présenté un exposé sur les tendances et difficultés des transports dans le secteur ferroviaire.

60. Le Groupe de travail a noté que, selon l'UIC, la reprise du transport de passagers avait ralenti depuis 2010, tandis que celle du transport de fret s'était poursuivie. En Europe, ces dernières années, le transport de passagers reste en dessous des niveaux de 2008 mais connaît une augmentation continue. La part de marché du transport de fret ferroviaire en Europe est en hausse mais n'a pas non plus retrouvé les niveaux de 2008. Le premier pays au niveau mondial pour le transport de fret est la Fédération de Russie, qui a connu des augmentations de 5,7 % en 2011 et 4,5 % en 2012 et représente un quart du total mondial. Depuis 2011, elle a dépassé son niveau de 2008.

¹ Brésil, Fédération de Russie, Inde et Chine.

61. Le Groupe de travail a remercié l'UIC et l'a invitée à lui fournir à sa vingt-septième session, en 2014, des renseignements actualisés sur les faits nouveaux pertinents dans le secteur ferroviaire.

F. Tendances et difficultés des transports dans le secteur des voies navigables intérieures

62. Le secrétariat a informé le Groupe de travail sur ce sujet.

63. Au cours de la période de deux ans allant de juin 2010 à juin 2012, l'Europe est entrée dans une deuxième phase de la crise économique. En 2010, les économies des pays de l'UE ont stagné, avec une croissance moyenne de 1,76 %. Cette même année, la croissance économique a beaucoup augmenté dans certains pays de la CEE, en particulier la Turquie (8,2 %) et le Bélarus (7,6 %), et marqué un net recul dans d'autres, par exemple la Grèce (-4,5 %), l'Islande (-3,5 %) et la Croatie (-1,4 %). Dans l'ensemble, la croissance mondiale moyenne a été de 4 % en 2010, contre seulement 2,6 % pour les économies de la CEE.

64. Transport par axe et par région:

a) Rhin: les résultats de 2011 ont dépassé de 1,0 % ceux de 2009, avec 185,7 millions de tonnes de marchandises transportées dans la zone rhénane dite traditionnelle (soit sur le tronçon compris entre Bâle et la frontière germano-néerlandaise). D'importants écarts apparaissent selon les parties du fleuve: 27,8 millions de tonnes sur le cours supérieur du Rhin, 73,8 millions de tonnes sur le cours moyen, et 172,2 millions de tonnes sur le cours inférieur;

b) Danube: le volume de marchandises transportées en 2010 était de 5,2 % supérieur à celui de 2009, et de 25 % supérieur à celui de 2001. En 2010, la Roumanie a contribué au trafic à hauteur de 18,366 millions de tonnes, la Serbie de 15,348 millions de tonnes, l'Autriche de 11,050 millions de tonnes et la Slovaquie de 10,103 millions de tonnes. En 2010, les plus grands ports du Danube, dont le trafic dépassait chacun les 3 millions de tonnes, étaient Izmaïl (6,780 millions de tonnes), Linz (5,202 millions de tonnes), Galati (4,677 millions de tonnes), Bratislava (3,968 millions de tonnes) et Smederevo (3,030 millions de tonnes). Le trafic des ports de Reni, Ruse, Pančevo, Dunaújváros, Budapest, Vienne et Ratisbonne dépassait le million de tonnes chacun;

c) Moselle: en 2011, 7 513 bateaux transportant 12,6 millions de tonnes de marchandises (contre 14,3 millions de tonnes en 2010) ont franchi l'écluse de Coblenze. La section française de la Moselle à Apach a connu une baisse de 14 %, avec environ 7,9 millions de tonnes. L'écluse du Luxembourg à Grevenmacher a enregistré un trafic de 8,2 millions de tonnes, soit 15 % de moins que l'année précédente.

65. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat de son exposé de l'analyse des tendances et des difficultés des transports dans le secteur des voies navigables intérieures, et lui a demandé de lui fournir une mise à jour à sa vingt-septième session, en 2014.

X. Transport et compétitivité (point 9 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 9.

66. Le Groupe de travail a pris note du rapport du secrétariat sur le projet de la CEE intitulé «Incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays» (document informel n° 9). Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que la méthodologie de ce projet avait été établie et qu'il procédait à des ajustements en fonction des contributions des experts.

Le Groupe de travail s'est félicité que la Suède ait décidé de jouer le rôle de pays expérimentateur pour essayer et améliorer cette méthodologie.

67. Le Groupe de travail a rappelé le mandat actuel concernant les seuls modes de transport terrestre. Il a remercié le secrétariat du travail accompli et lui a demandé de lui fournir une mise à jour à sa vingt-septième session, en 2014.

XI. Assistance technique aux pays en transition (point 10 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 10.

68. Le Conseiller régional de la Division des transports a informé le Groupe de travail des activités relatives à l'assistance technique aux pays à économie en transition.

69. Les quatre questions d'importance stratégique pour l'exercice biennal en cours sont:

- a) La sécurité de la circulation routière;
- b) Le développement durable des transports;
- c) L'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements;
- d) Les systèmes de transport intelligents.

70. Un des plus importants programmes d'assistance technique mis en œuvre est lié au projet ForFITS. L'objectif principal de ce programme, qui devrait être achevé d'ici à la fin de 2013, est de renforcer la coopération et la planification internationales en matière de politiques de transport durables.

71. Le projet mondial du Compte pour le développement de l'ONU visant à faciliter le transit et le passage des frontières du transport de marchandises grâce à des échanges d'informations entre administrations douanières², a débuté lentement en 2012, mais devrait être achevé à la fin de 2014. Son objectif est de faciliter le commerce et le transport légitimes en provenance et à destination des pays en développement, des pays à économie en transition et en particulier des pays sans littoral.

72. L'assistance technique comprend aussi des projets d'infrastructures relatives aux projets TEM et TER ainsi que des activités du Groupe de travail du Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières, qui constituent plus ou moins un domaine permanent des activités de renforcement des capacités menées par la Division des transports.

73. L'atelier sur le Questionnaire en ligne commun sur les statistiques des transports (tenu le 22 novembre 2012 à Kiev) a réuni des statisticiens de la Géorgie, du Kazakhstan, de la République de Moldova, du Tadjikistan et de l'Ukraine.

74. Un programme détaillé d'assistance technique de la CEE dans le domaine de la sécurité routière a été élaboré en vue de mettre en œuvre la Décennie d'action pour la sécurité routière pendant la période 2011-2020. Sa mise en œuvre commencera lorsque le financement aura été réuni.

75. L'objectif principal de la stratégie de la CEE dans le domaine des systèmes de transport intelligents est de promouvoir de nouvelles mesures et politiques où ces systèmes

² Codirigé par la CEE.

peuvent améliorer la qualité de vie et assurer une mobilité transfrontière durable. Il a été décidé de lancer 20 actions de la CEE favorisant l'utilisation de ces systèmes dans le plan d'action pour la promotion des systèmes de transport intelligents.

76. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction les activités du Conseiller régional et a demandé au secrétariat de le tenir informé à sa prochaine session, en 2014.

XII. Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2014-2015 (point 11 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.5/2013/4 et ECE/TRANS/WP.5/2013/5.

77. Le secrétariat a présenté au Groupe de travail son programme de travail et l'évaluation biennale pour la période 2014-2015 (ECE/TRANS/WP.5/2013/4), ainsi que le programme de travail pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/WP.5/2013/5). Le Groupe de travail a adopté son programme de travail et d'évaluation biennale pour la période 2014-2015 ainsi que son programme de travail pour 2014-2018 tels que proposés par le secrétariat.

XIII. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/236.

78. Le Groupe de travail a pris note des décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatorzième session (26-28 février 2013) concernant ses domaines d'activité, et a demandé au secrétariat à être informé de telles décisions à sa vingt-septième session, en 2014.

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

79. Le Groupe de travail a été informé par la Fédération de Russie que le Vice-Président du Groupe de travail, M. Alexey Alexeev, chef de la Division du développement des couloirs de transport et de la logistique, ne pouvait plus assumer la vice-présidence, ses fonctions au sein du Ministère ayant changé. La Fédération de Russie a suggéré au Groupe de travail de remplacer M. Alexeev par M. Andrey Timochkin, Directeur adjoint du Département du développement des programmes du Ministère des transports de la Fédération de Russie. Le Groupe de travail a approuvé ce remplacement.

XV. Dates de la prochaine session (point 14 de l'ordre du jour)

80. La vingt-septième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir à Genève du 16 au 18 septembre 2014.

XVI. Adoption du rapport (point 15 de l'ordre du jour)

81. Le Groupe de travail a adopté la liste des principales décisions prises à sa vingt-sixième session et a demandé au secrétariat et au Président d'établir le rapport complet pour diffusion aux membres du Groupe de travail afin qu'ils formulent des observations sur des points autres que ceux figurant dans la liste.