


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports**
Vingt-cinquième session

Genève, 3-5 septembre 2012

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	3
III. Atelier de la Commission économique pour l'Europe consacré aux transports urbains et à la mobilité (point 2 de l'ordre du jour).....	6-10	3
IV. Suivi des faits nouveaux intéressant les réseaux de transport paneuropéens (point 3 de l'ordre du jour)	11-13	5
A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès accomplis dans le cadre de la mise en place du Réseau transeuropéen de transport.....	11	5
B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen	12-13	5
V. Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux (point 4 de l'ordre du jour)	14-16	6
VI. Liaisons de transport Europe-Asie (point 5 de l'ordre du jour).....	17-24	7
A. Activités concernant les liaisons de transport Europe-Asie	17-19	7
B. Faits nouveaux concernant la phase III du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie	20-21	8
C. Autres initiatives en matière de transport entre l'Europe et l'Asie	22-24	8

VII.	Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour)	25–29	9
A.	Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée	25–28	9
B.	Réseau de transport euro-méditerranéen.....	29	9
VIII.	Examen de la situation, des nouvelles tendances et des difficultés en ce qui concerne les transports dans la région de la CEE (point 7 de l'ordre du jour)	30–43	9
A.	Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE.....	30	9
B.	Les tendances et l'économie des transports en 2012: transports urbains et mobilité	31–34	11
C.	Tendances et difficultés des transports dans un État membre de la CEE.....	35–37	12
D.	Tendances et difficultés des transports dans le secteur routier	38–40	12
E.	Tendances et difficultés des transports dans le secteur ferroviaire	41–43	12
IX.	Transport et compétitivité (point 8 de l'ordre du jour).....	44–45	13
X.	Assistance technique aux pays en transition (point 9 de l'ordre du jour).....	46	13
XI.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour).....	47	13
XII.	Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2013 et 2014 du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)	48	13
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)	49	14
XIV.	Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)	50	14
XV.	Adoption des décisions (point 14 de l'ordre du jour).....	51	14

I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a tenu sa vingt-cinquième session du 3 au 5 septembre 2012, sous la présidence de M. Seref Tabak (Turquie). Y ont participé des représentants des pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Chypre, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Serbie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.
2. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient aussi représentées: Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).
3. Des membres des organisations non gouvernementales (ONG) dont les noms suivent étaient également présents: Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
4. L'entité dont le nom suit a participé à la session à l'invitation du secrétariat: Polis Network.

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

Document: ECE/TRANS/WP.5/51/Rev.1.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.5/51/Rev.1).

III. Atelier de la Commission économique pour l'Europe consacré aux transports urbains et à la mobilité (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.5/2012/1, document informel n° 1.

6. L'atelier a permis de démontrer la complexité des questions de fond que soulèvent les transports urbains et la mobilité ainsi que la nécessité de continuer à analyser la question dans la région de la CEE. Le Groupe de travail a salué la qualité des exposés livrés par les intervenants. Les ayant trouvés particulièrement instructifs et intéressants, il a demandé au secrétariat de tenir compte des discussions tenues dans le cadre de l'atelier lors de l'élaboration du questionnaire destiné à étayer la prochaine publication sur les tendances et l'économie des transports et d'intégrer lesdits exposés dans la publication, comme autant d'études de cas concrets.
7. Les intervenants et les participants à l'atelier ont débattu de questions touchant à la restructuration des systèmes de transport public, à la faisabilité économique d'un organisme de transport public, au cadre juridique de la gestion de la mobilité et de la circulation urbaines et à la mobilité urbaine intelligente, fondée sur l'utilisation de la télématique. Tous sont convenus qu'il était impératif, devant l'ampleur du défi, de considérer les transports urbains et la mobilité comme une priorité, outre les autres initiatives, en rapport avec les transports, visant à atténuer le réchauffement climatique et à améliorer la sécurité routière et la qualité de vie dans les villes. Plusieurs experts de différents pays – Grèce, Italie, Norvège et Suisse – ont fait part de leur expérience concernant la gestion et le fonctionnement d'un organisme de transport public. Les participants ont estimé que ces exemples de gestion et d'exploitation efficaces d'un organisme en matière de transport

public pouvaient faciliter la mise au point d'orientations et/ou de pratiques optimales pour le secteur.

8. Les participants:

a) Sont convenus de la nécessité pour divers pays, en l'occurrence les pays de la CEE, de transmettre des statistiques actualisées sur les transports urbains et la mobilité;

b) Sont convenus de la nécessité d'harmoniser les données relatives aux transports urbains et à la mobilité;

c) Sont convenus de la nécessité de recenser et de faire connaître les mesures de politique générale prises et d'échanger des informations sur les meilleures pratiques en matière de transport urbain et de mobilité;

d) Ont pris note des différentes pratiques culturelles liées à l'utilisation des transports publics et recommandé que les transports publics soient l'objet d'une promotion active et positive pour ainsi tordre le coup aux idées reçues les concernant;

e) Ont noté qu'une loi cohérente sur les transports urbains devait mettre en corrélation occupation rationnelle des sols et gestion efficace de la circulation urbaine, accès illimité à des outils de gestion de la demande à l'échelle de la municipalité et amélioration des systèmes de transport public urbains;

f) Ont noté que les facteurs les plus importants pour un usager sont la fiabilité et la confiance, notamment dans les services fournis, les horaires et les correspondances;

g) Ont noté que l'existence d'un organisme de régulation, dans un contexte de monopole, est essentielle pour la fourniture de services plus compétitifs;

h) Sont convenus que les usagers demandent des services. Tous les moyens de transport public devraient fournir des services à leurs usagers: climatisation, propreté, automates vendeurs de billets, arrêts protégés qui fournissent des informations sur les trajets par des moyens électroniques, etc.;

i) Ont constaté que de nombreux systèmes de transport public, ou des parties de ces systèmes, sont sous ou sur-utilisés. Aux heures de pointe, les passagers doivent s'entasser alors que dans d'autres cas un nombre de passagers trop faible rend beaucoup de services non rentables, en particulier dans les zones de banlieue;

j) Sont convenus des difficultés de stationnement. Étant donné que les voitures sont le plus souvent en stationnement, l'augmentation du parc automobile s'est traduite par une demande accrue d'espace de stationnement, ce qui a créé des problèmes en particulier dans les centres-villes; l'empreinte spatiale des véhicules stationnés est importante. Encombrement et stationnement sont également liés car chercher une place de stationnement crée des retards supplémentaires et gêne la circulation locale;

k) Sont convenus que les technologies de l'information et les systèmes de transport intelligents améliorent les transports publics car les opérateurs disposent de renseignements précis sur la position et la progression des véhicules, ce qui leur permet d'améliorer le service offert. En outre, les voyageurs peuvent obtenir des informations actualisées sur des sites Web, aux arrêts et en d'autres points d'information.

9. Considérant les transports urbains et la mobilité comme une priorité qui ne peut être envisagée que dans le cadre de mesures collectives et d'une coopération à tous les niveaux, les participants ont adopté les recommandations suivantes:

a) La Division des transports de la CEE et, en particulier, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) doivent étudier la

question plus avant et consacrer leur prochaine publication à l'analyse des transports urbains et de la mobilité dans la région de la CEE;

b) Il convient d'harmoniser les statistiques et les données relatives aux transports urbains et à la mobilité;

c) Les enseignements tirés de l'atelier doivent être communiqués à tous les États membres de la CEE par le biais de la publication du WP.5 l'année prochaine;

d) Les politiques doivent être formulées sur la base de données scientifiques, compte tenu des spécificités de chaque région.

10. On trouvera sur le site Web de la CEE, à l'adresse www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop5.html, le détail des activités menées dans le cadre de l'atelier, y compris les conclusions et recommandations finales, les exposés ainsi que toute la documentation relative à l'atelier.

IV. Suivi des faits nouveaux intéressant les réseaux de transport paneuropéens (point 3 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° 2.

11. Le Groupe de travail, qui a remercié le secrétariat d'avoir établi, en coopération avec la Commission européenne, le document informel n° 2, a rendu compte des progrès accomplis dans le cadre de la mise en place du Réseau transeuropéen de transport. Le Groupe de travail a invité la Commission européenne à fournir de nouveau des renseignements actualisés au sujet de ses activités relatives aux corridors paneuropéens à sa vingt-sixième session, en 2013.

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

Document: ECE/TRANS/WP.5/2012/2.

12. Le Groupe de travail s'est félicité des informations communiquées par le secrétariat concernant les activités mises en œuvre dans le cadre des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) au cours de la période 2011-2012, et notamment de la révision du Plan directeur. Il a invité le Directeur des projets à lui rendre compte à sa vingt-sixième session, en 2013, de l'état d'avancement des deux projets.

13. Le Groupe de travail a pris note des activités ci-après, qui ont été menées au cours de la période 2011-2012:

- Révision du plan directeur des projets TEM et TER et activités de suivi y afférentes: nouvelles données reçues; nouvelles propositions concernant les priorités; intérêt accru pour le transport modal, les systèmes de transport intelligents et la sûreté et la sécurité;
- Un atelier a été organisé sur la recherche-développement, les systèmes de transport intelligents, les innovations dans le transport intermodal rail/route et la sécurité routière (Ankara, 27-31 mars 2012);

- La réunion TEMSTAT sur la collecte et la cartographie des données s'est tenue les 17 et 18 avril 2012 à Varsovie;
- La réunion annuelle de la zone V TEM/HEEP a eu lieu à Opatija (Croatie) les 4 et 5 juin 2012.

V. Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux (point 4 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/6.

14. Le Groupe de travail s'est félicité du travail effectué par le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux et il a pris note des dernières activités qu'il avait menées, notamment l'organisation d'une conférence internationale sur l'adaptation aux changements climatiques dans les réseaux de transport internationaux, à Alexandroupolis (Grèce).

15. Le Groupe de travail a pris note des conclusions et recommandations ci-après, qui ont été adoptées à l'occasion de la conférence internationale sur l'adaptation aux changements climatiques dans les réseaux de transport internationaux:

a) Les enseignements tirés de la Conférence doivent être portés à la connaissance des gouvernements des pays participants;

b) Les pratiques en matière d'adaptation dans le secteur des transports doivent également être largement diffusées, en faisant l'objet d'une annonce de mesures au titre du Programme de travail de Nairobi (Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)). Le Programme de travail de Nairobi constitue pour les organisations un cadre propice à l'échange de connaissances et au réseautage;

c) Les gouvernements doivent être conscients des changements climatiques et de leurs effets sur les réseaux de transports; il convient de les sensibiliser à l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques et des efforts supplémentaires doivent être entrepris dans cette direction;

d) Pour mettre au point des stratégies d'adaptation efficaces aux effets des changements climatiques sur les transports internationaux, il convient de s'appuyer tant sur la recherche collaborative que sur des moyens d'action concrets. Les études de vulnérabilité bien ciblées, les études empiriques et l'évaluation des risques prévus et des coûts connexes doivent constituer une première étape vers la réduction de l'écart actuel des connaissances et la définition des domaines d'intervention prioritaires;

e) Les politiques doivent être formulées sur la base de données scientifiques, compte tenu des spécificités de chaque région;

f) Des investissements spécifiquement destinés à l'adaptation des réseaux de transport aux changements climatiques doivent devenir disponibles, dans la mesure où l'adaptation des infrastructures représente des coûts de construction plus élevés que la normale et où, en outre, certains États ne sont pas en mesure, financièrement, d'entreprendre de tels projets;

g) Compte tenu de ce qui précède, il convient de continuer à rechercher et de promouvoir des mesures spécifiques permettant d'adapter, à un coût abordable, les infrastructures des transports et les systèmes de transport aux changements climatiques;

h) Les conclusions de la Conférence doivent être diffusées de manière à faciliter l'élaboration d'orientations à l'intention des pays dans chacune des zones géographiques relevant des commissions régionales de l'ONU.

16. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'un questionnaire avait été établi et distribué à tous les États membres et non membres de la CEE et il a invité les pays qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire à le faire.

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.5/2012/3.

17. Le Groupe de travail a salué le travail effectué par le secrétariat et a pris note de l'avancement des travaux du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (GE-LTEA) et des faits nouveaux concernant la phase II du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie (ECE/TRANS/WP.5/2012/3). Le Groupe de travail a noté que l'étude consacrée à la phase II du projet, où figureront des conclusions finales, serait publiée au début de l'année prochaine.

18. Le Groupe de travail a pris note des principales conclusions de l'étude consacrée à la phase II du projet et les a adoptées. On retiendra notamment:

a) Dans le cadre du projet LTEA, la CEE encourage la coopération entre 27 pays le long du pont terrestre Europe-Asie à l'appui du développement concerté des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie;

b) Jusqu'à présent, le projet a permis d'obtenir des résultats concrets, tels que les pays l'avaient demandé, ainsi que de formuler des propositions concernant l'élaboration et la mise en œuvre de solutions assurant la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports Europe-Asie en tenant compte des obstacles aussi bien physiques que non physiques au transport;

c) Parmi les résultats figurent une stratégie d'investissement à l'appui de 311 projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport le long des principaux axes reliant l'Europe et l'Asie, d'un coût total de 215 milliards de dollars des États-Unis, ainsi que l'analyse des obstacles non physiques aux transports, l'élaboration d'études ciblées, la mise en place d'une base de données SIG et d'applications connexes, ainsi que la formulation de recommandations de principe;

d) Le Groupe applique un plan de travail ciblé, comprenant des études et des analyses, encourage les initiatives et mesures ayant trait au développement des infrastructures de transport et à la facilitation des transports, et organise des réunions et des manifestations visant à renforcer les capacités.

19. Malgré l'intérêt des résultats obtenus, il reste de nombreux défis à relever. Il ressort clairement des travaux réalisés jusqu'ici que le véritable potentiel de développement des liaisons de transport intérieur Europe-Asie réside dans les éléments suivants:

a) Leur capacité à faire partie des principales chaînes d'approvisionnement, y compris un ensemble de différents modes de transport qui se complètent les uns les autres;

b) L'accent sur la facilitation des transports, leur efficacité et leur fiabilité, ainsi que sur les mesures à prendre pour réduire les coûts et les délais;

- c) La facilitation des réformes qui doivent être mises en œuvre dans les pays en transition participant au projet LTEA; et
- d) L'aide apportée aux pays en développement enclavés participant au projet LTEA afin qu'ils deviennent des intervenants sur les axes Europe-Asie, car une liaison faible ou manquante dans un pays peut rendre l'ensemble d'un axe Europe-Asie économiquement non viable pour le transport international.

B. Faits nouveaux concernant la phase III du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie

20. Le Groupe de travail a également examiné et approuvé les recommandations contenues dans le rapport d'activité établi par le secrétariat concernant une éventuelle phase III. Parmi ces recommandations, on retiendra notamment:

- a) La mise à jour ou le parachèvement des données relatives aux propositions de projet de la phase II;
- b) La mise à jour des données relatives à la mobilisation de fonds à l'appui des projets LTEA;
- c) L'implication de nouveaux pays dans l'étude;
- d) Le recensement de nouvelles extensions sur les axes Europe-Asie proposés, ainsi que de nouveaux projets relatifs aux infrastructures;
- e) Le recensement des services fournis le long des axes de transport Europe-Asie proposés et au niveau des nœuds de transit intermodaux;
- f) La mise en place d'un observatoire des liaisons de transport Europe-Asie;
- g) La création de synergies avec les programmes connexes et la prise en compte de leurs résultats;
- h) L'examen des questions et obstacles relatifs au franchissement des frontières, de la facilitation des transports et des mesures techniques et institutionnelles prises dans ces domaines.

21. Le Groupe de travail a proposé que les prochaines étapes du projet – l'éventuelle phase III – portent essentiellement sur une analyse davantage axée sur les marchés et sur des résultats qui permettraient de faciliter un peu plus le transport le long des corridors Europe-Asie.

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

22. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la tenue, le 26 février 2013, durant la prochaine session du Comité des transports intérieurs, d'une conférence ministérielle sur le projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie et l'unification de la législation ferroviaire.

23. Le Groupe de travail a pris note de la déclaration établie par le secrétariat telle qu'elle sera recommandée pour signature lors de la réunion ministérielle. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de faire distribuer cette déclaration par les voies officielles, dès que possible, afin que les gouvernements aient le temps de l'examiner, de formuler leurs observations et de proposer des modifications au secrétariat.

24. Le Groupe de travail a également été informé par le secrétariat de la possibilité d'organiser, à l'occasion de la réunion ministérielle, un concours de photographie et une exposition de photographies fournies par les pays participant au projet LTEA. Le Groupe de travail s'est félicité de cette initiative et a demandé au secrétariat de lui fournir de plus amples détails et informations pour l'organisation d'une telle exposition.

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° 3.

25. Le représentant du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (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° 3).

26. Le représentant du CETMO a fait observer qu'une coopération étroite devait être encouragée entre le Réseau transeuropéen de transport, le projet LTEA et le Réseau transméditerranéen de transport (5+5) s'agissant des initiatives et activités menées concernant les systèmes d'information géographique. Une telle coopération pourrait créer des économies d'échelle et renforcer encore les travaux entrepris dans le cadre du projet.

27. Le Groupe de travail s'est félicité de la proposition faite par le représentant du CETMO et a demandé aux représentants des trois projets de bien vouloir lui rendre compte tout particulièrement, à sa prochaine session, de la mise en œuvre des systèmes d'information géographique.

28. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du CETMO de son rapport détaillé et a demandé à recevoir des renseignements actualisés sur les activités du CETMO, à sa prochaine session, en 2013.

B. Réseau de transport euro-méditerranéen

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

VIII. Examen de la situation, des nouvelles tendances et des difficultés en ce qui concerne les transports dans la région de la CEE (point 7 de l'ordre du jour)

A. Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE

Documents: ECE/TRANS/WP.5/2012/4 et publication de la CEE.

30. Le Groupe de travail a pris note des documents (ECE/TRANS/WP.5/2012/4 et publication de la CEE) établis par le secrétariat pour rendre compte de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances. Il a constaté que le secrétariat avait établi ce rapport grâce aux informations que lui avaient fait parvenir 37 pays membres sous forme de réponses à un questionnaire que celui-ci avait envoyé.

Le Groupe de travail a vu dans les éléments ci-après les principales tendances des transports intérieurs:

a) Dans les réponses qu'ils ont communiquées par le biais du questionnaire, les gouvernements des pays membres de la CEE se sont concentrés sur les politiques nationales de transport par rapport à 14 thèmes en fonction des besoins spécifiques du pays. Mais dans la majorité des cas, les quatre thèmes suivants ont été traités:

- i) Réforme et perfectionnement des chemins de fer (efficacité, infrastructure et compétitivité);
- ii) Développement des infrastructures de transport;
- iii) Amélioration de la sécurité routière;
- iv) Mise en place de systèmes de transport intelligents;

b) Les pays ont répondu que les obstacles qui avaient entravé le développement du transport intérieur en 2011 étaient les suivants:

- i) Pour ce qui est des infrastructures de transport: longueur et complexité des procédures administratives nécessaires pour mener à bien des appels d'offres publics, problèmes financiers, autres solutions financières, etc.;
- ii) Pour ce qui est des gains d'efficacité dans le domaine ferroviaire: réforme des compagnies ferroviaires et séparation du volet infrastructures et du volet exploitation, rentabilité des chemins de fer, investissements dans les infrastructures, entretien des infrastructures existantes;

c) Le transport routier s'est intensifié, en ce qui concerne tant l'utilisation des automobiles que les opérations commerciales. Dans la quasi-totalité des pays qui ont communiqué des réponses, après avoir enregistré une baisse en 2009, le transport routier a augmenté en 2010, parfois de plus de 5 %. Dans leur ensemble, les prévisions pour 2011 indiquent une hausse, mais celle-ci est plus faible qu'en 2010. Pour ce qui est du transport de marchandises par la route, le nombre de carnets TIR délivrés est un indicateur fiable: en 2011, plus de 3 millions de carnets TIR ont été octroyés, soit une hausse de 38 % par rapport à 2009 et de plus de 9 % par rapport à 2010;

d) Vingt pour cent des pays de la région de la CEE (11 pays) réalisent plus de 80 % du transport de marchandises par chemin de fer. Ces 11 pays totalisent plus de 4 968 milliards 739 millions de tonnes-km sur un total de 5 187 milliards 495 millions;

e) Des pays ont indiqué que le transport par voie navigable, déjà peu usité, était en perte de vitesse. Les liaisons manquantes entre les réseaux de voies navigables posent un grave problème et la crise économique et l'insuffisance de fonds seraient des obstacles majeurs à l'amélioration des voies navigables. Outre l'absence d'infrastructure appropriée, le délabrement de la flotte est signalé comme un obstacle à l'efficacité des transports par voie navigable, tout comme le fait que les voies navigables risquent de perdre leur avantage écologique. La vétusté des bateaux de navigation intérieure et la non-utilisation d'autres types de combustibles deviennent des inconvénients non négligeables;

f) Trente-sept pour cent (12 pays) des pays qui ont répondu au questionnaire de la Division des transports de la CEE ont fourni des réponses positives quant à l'élaboration d'un plan directeur logistique et 63 % (20 pays) ont répondu par la négative;

g) Trente-quatre pour cent (11 pays) des pays qui ont répondu au questionnaire de la Division des transports de la CEE ont fourni des réponses positives quant à l'élaboration d'un plan directeur national pour le transport intermodal et 66 % (21 pays) ont répondu par la négative.

B. Les tendances et l'économie des transports en 2012: transports urbains et mobilité

Document: ECE/TRANS/WP.5/2012/5.

31. Le Groupe de travail a été informé du thème de la publication consacrée aux tendances et à l'économie des transports retenu pour l'année prochaine. Le secrétariat a proposé que la publication porte essentiellement sur les transports urbains et la mobilité. Il a indiqué que de nombreuses initiatives concernant les transports urbains et la mobilité avaient été lancées mais que seul un petit nombre d'entre elles portaient sur la collecte des données et l'analyse des statistiques. Les données recueillies auprès des diverses organisations sont soit génériques et spécialisées en parallèle (nombre de véhicules par habitant ou de prêts accordés pour le développement urbain, Banque mondiale), soit consacrées au développement de villes spécifiques (UITP) et, pour l'essentiel, ne concernent pas la région de la CEE.

32. Le rapport sur les tendances et économie des transports 2013: transports urbains et mobilité comportera des données reçues des 56 États membres de la CEE et sera notamment consacré:

- a) À l'analyse des réseaux de transports urbains (kilomètres de couloirs bus, kilomètres de pistes cyclables, etc.);
- b) Aux capacités des transports urbains (nombre d'autobus, de tramways, etc.);
- c) À l'analyse des horaires en relation avec la gestion des capacités;
- d) À la billetterie;
- e) À la population et aux kilomètres de voies piétonnes.

33. Le principal objectif de cette publication sera:

- a) De dresser un tableau des réseaux des capitales de la région de la CEE et de présenter les indicateurs de transports urbains et de mobilité;
- b) De mieux comprendre l'un des plus grands défis auxquels se heurte le développement des systèmes de transports urbains durables, à savoir créer des systèmes de transports urbains économiques, efficaces, abordables, faciles d'accès et respectueux de l'environnement;
- c) De souligner l'ampleur des effets néfastes, sur les plans social, économique et environnemental, des transports dans les zones urbaines où se concentre la majeure partie de la population de la région de la CEE;
- d) De fournir aux décideurs les meilleures pratiques et des exemples de réussites dans la région pour leur permettre de fonder leurs décisions sur des bases solides;
- e) De réunir les visions des décideurs à divers niveaux de gouvernement (national, régional et local) et celles des planificateurs des transports et des milieux universitaires et de fournir un espace de réflexion sur les futurs choix de politiques.

34. Le Groupe de travail a pris note de ces renseignements et du thème retenu pour l'année prochaine et il a adopté le thème et le questionnaire. Le Groupe de travail a décidé de distribuer le questionnaire aux organismes de transport public des États membres de la CEE. De plus, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de modifier le questionnaire pour y inclure une description détaillée des prix des billets de transport urbain. Le Groupe de travail a demandé aux pays membres de répondre au questionnaire du secrétariat sur les transports urbains et la mobilité.

C. Tendances et difficultés des transports dans un État membre de la CEE

Document: document informel n° 4.

35. Le représentant de l'Ukraine, M. Yuriy Panasiuk, a fait un exposé sur les faits nouveaux, les nouvelles tendances et les difficultés apparus dans son pays.

36. Le Groupe de travail a remercié le représentant de l'Ukraine pour son rapport et son exposé, qui mettent l'accent sur les faits nouveaux, les nouvelles tendances et les difficultés apparus dans ce pays.

37. Le Président du Groupe de travail a demandé si un pays était disposé à présenter un rapport sur les mesures qu'il avait prises pour améliorer les services de transport sur son réseau national à la prochaine session du WP.5. La Lituanie a accepté de donner suite à la demande du Président.

D. Tendances et difficultés des transports dans le secteur routier

Document: document informel n° 5.

38. Le représentant de l'IRU, M. Jens Hügel, a présenté un exposé sur les tendances des transports routiers et les difficultés du secteur.

39. Le Groupe de travail a noté que selon les indices du transport routier de l'IRU (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, les pays BRIC (Brésil, Fédération de Russie, Inde et Chine) resteront les moteurs de la croissance économique, tandis que les taux de croissance économique devraient rester très bas dans les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), y compris dans l'UE. Alors que le PIB des pays BRIC a connu une hausse de 14,6 % entre 2008 et 2010, il a diminué de 0,9 % dans l'OCDE et de 2,7 % dans l'UE. Au cours de la même période, 13,8 % d'immatriculations supplémentaires ont été enregistrées entre 2008 et 2010 dans les pays BRIC, alors que l'OCDE et l'UE ont respectivement observé une baisse de 36 % et 40 %. En 2011, les indices du transport routier de l'IRU ont montré une hausse continue dans les pays BRIC en termes d'immatriculations de nouveaux véhicules, à hauteur de 7,8 %, tandis que les pays de l'OCDE, y compris de l'UE, ont respectivement enregistré une hausse de 1,6 % et 2,1 %.

40. Le Groupe de travail a remercié l'IRU de son analyse des tendances observées récemment dans le secteur des transports routiers et des difficultés que ce dernier rencontre. Il a invité l'IRU à lui rendre compte à sa vingt-sixième session, en 2013, de l'évolution du secteur.

E. Tendances et difficultés des transports dans le secteur ferroviaire

Document: document informel n° 6.

41. Le représentant de l'UIC, M. Vincent Vu, a présenté un exposé sur les tendances des transports ferroviaires et les difficultés du secteur.

42. Le Groupe de travail a noté que, selon le synopsis de l'UIC, la reprise du trafic passagers ralentit depuis 2010 alors que celle du trafic fret se poursuit depuis 2010. L'activité passagers n'est jamais retombée au niveau de 2008, mais elle a ralenti, passant de plus de 7 % en 2008 à à peine 3 % aujourd'hui. Le trafic ferroviaire européen de fret augmente sa part de marché, en particulier en Ukraine, qui enregistre une augmentation de plus de 10 %. La Fédération de Russie joue les chefs de file; elle représente un quart du

trafic de marchandises dans le monde, après avoir enregistré une augmentation de 8 % en 2010 et une autre augmentation de 5,7 % en 2011.

43. Le Groupe de travail a remercié l'UIC de son analyse des tendances observées récemment dans le secteur des transports ferroviaires et des difficultés que ce dernier rencontre. Il a invité l'UIC à lui rendre compte à sa vingt-sixième session, en 2013, de l'évolution du secteur.

IX. Transport et compétitivité (point 8 de l'ordre du jour)

Document: document informel n° 7.

44. Le Groupe de travail a pris note du rapport du secrétariat sur le projet de la CEE concernant les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'un consultant avait été recruté pour mettre au point la méthodologie concernant ce projet. La première ébauche de cette méthodologie a été présentée et des observations ont été faites à des fins d'amélioration. Le principal objectif de la mi-octobre est le projet de modèle d'indicateurs de performances dans le domaine des transports, qui sera distribué aux membres de l'Équipe spéciale pour qu'ils puissent le commenter. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que des essais pilotes de la méthodologie étaient organisés et les pays ont été invités à participer à ces essais.

45. Le Groupe de travail s'est félicité du travail accompli.

X. Assistance technique aux pays en transition (point 9 de l'ordre du jour)

Document: document informel n° 8.

46. Le Groupe de travail a salué les activités du conseiller régional et pris note du document intitulé «Dix ans d'assistance technique dans le domaine des transports, 2002-2012» établi par le secrétariat.

XI. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/223.

47. Le Groupe de travail a pris note des décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatorzième session (28 février-1^{er} mars 2012) concernant ses domaines d'activité, et a demandé au secrétariat à être informé de ces décisions à sa vingt-sixième session, en 2013.

XII. Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2013 et 2014 du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)

48. Le Groupe de travail a élu M. Björn Oriwohl (Allemagne) et M. Alexey Alexeev (Fédération de Russie), respectivement Président et Vice-Président pour ses sessions de 2013 et 2014.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

49. Aucune proposition n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

XIV. Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)

50. La vingt-sixième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir à Genève du 10 au 12 septembre 2013.

XV. Adoption des décisions (point 14 de l'ordre du jour)

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