



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-septième session**

Genève, 24-26 février 2015

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale:****Travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports****Travaux analytiques de la CEE dans le domaine  
des transports****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note donne un bref aperçu des travaux analytiques entrepris en 2014 par la Division des transports de la CEE. Ces travaux comprennent des études relatives à des questions d'actualité portant sur les transports, des analyses demandées par des groupes d'experts et des équipes spéciales officiels, des documents analytiques destinés à enrichir les travaux d'ateliers de renforcement des capacités, ainsi que des études analytiques qui servent de base à la réalisation ou à la gestion de différents projets ou qui en découlent. La présente note résume les travaux réalisés en application du programme de travail du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, ainsi que dans le cadre de la Division des transports.

Le Comité est invité à formuler des recommandations sur les orientations futures des travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports.



## **I. Travaux analytiques et ateliers de renforcement des capacités organisés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5)**

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) facilite l'échange de données d'expérience et d'idées sur les progrès accomplis dans le développement de systèmes de transports intérieurs durables dans la région paneuropéenne et sur les défis qui s'y rapportent. Son mandat lui permet de jouer le rôle privilégié de «groupe de réflexion» sur les transports dans le cadre du Comité des transports intérieurs. À ce titre, il s'est vu confier les objectifs suivants: recenser les tendances et les évolutions mondiales qui peuvent avoir des conséquences importantes pour le secteur des transports et les défis auxquels ce secteur doit faire face; examiner et analyser les facteurs susmentionnés sur la base des informations fournies par les États membres; enfin, formuler par consensus des recommandations pertinentes sur les orientations susceptibles de conduire au développement de systèmes de transport durables.

### **A. Publications – Études**

#### **1. Gaz d'échappement des moteurs diesel**

2. En 2014, le secrétariat a établi la version finale du document de travail intitulé «Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités». Ce document a pour objectif:

- a) De présenter un aperçu équilibré des débats en cours sur les effets nocifs des moteurs et émissions diesel sur la santé et l'environnement;
- b) De présenter les conclusions d'études récentes sur les effets néfastes des gaz d'échappement des moteurs diesel pour la santé publique;
- c) De fournir des informations sur les émissions des moteurs diesel dans différents secteurs économiques, y compris les transports intérieurs;
- d) D'examiner les progrès techniques en matière de réduction des émissions de polluants pour répondre aux préoccupations relatives à la santé et à l'environnement;
- e) D'examiner les progrès techniques des moteurs diesel qui permettent de réduire, voire d'éliminer les effets nocifs de ces moteurs sur la santé publique.

3. Ce document s'achève sur le constat que 83 % des émissions de particules dans les pays de l'Union européenne (UE) (AEE, 2012a) et 97 % aux États-Unis (EPA 2013) et au Canada sont générées par d'autres secteurs économiques, principalement le secteur commercial, le secteur institutionnel et le secteur des ménages, et que les moteurs diesel utilisés dans le secteur des transports ne peuvent pas être considérées comme les principaux responsables des effets néfastes des gaz d'échappement diesel sur la santé publique.

4. Compte tenu de la pertinence de ce thème pour plusieurs groupes de travail, en particulier le WP.29, le SC.1, le SC.2 et le SC.3, ceux-ci ont été consultés et ont eu l'occasion de formuler des observations sur l'avant-projet et d'y contribuer en fournissant des informations utiles. Le projet final a été présenté au Comité en 2014 et les délégations ont eu l'occasion de faire parvenir leurs observations après la session de la Commission. Ainsi, ce document a donné lieu dès son élaboration à un large processus de consultation et de concertation multilatérale.

## 2. Adaptation aux changements climatiques dans les réseaux de transport

5. L'étude sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux a été publiée en 2014. Elle est le fruit de deux années d'activités du Groupe d'experts créé à cet effet par le WP.5. Y sont étudiés les effets des changements climatiques sur le secteur des transports et les mesures d'adaptation pertinentes prises en faveur des routes, des voies ferrées, des voies navigables et des ports.

6. Les informations utilisées dans ce rapport ont fait l'objet d'une analyse détaillée pour déterminer de quelle façon les infrastructures et les services de transport seront touchés, par quels facteurs climatiques et dans quelle mesure. Pour dresser un tableau aussi actuel que possible de la situation, on a passé en revue les initiatives nationales, les études de cas et les projets de recherche, ainsi que les données d'expérience concernant les mesures d'adaptation spécifiques à divers modes de transport. On a aussi examiné les meilleures pratiques suivies en matière de politiques nationales relatives à la gestion des risques et au renforcement de la capacité d'adaptation.

## 3. Tendances et économie des transports sur la période 2012-2013: transports publics urbains et mobilité durables dans les capitales de la CEE

7. En 2013-2014, le secrétariat a établi la version définitive de la publication intitulée «Tendances et économie des transports sur la période 2012-2013: transports publics urbains et mobilité durables dans les capitales de la CEE». Cette publication sera prête au début de 2015 et sera disponible sous forme électronique pour la session du Comité en 2015. Il s'agit d'une étude réalisée à l'intention des autorités à différents échelons de l'administration publique, qui disposeront ainsi d'une base d'informations sur les systèmes de transports publics urbains durables et leur fonctionnement. La publication comprend les chapitres suivants:

a) Le chapitre 1 passe en revue la base de connaissances existantes concernant la mobilité et les systèmes de transports publics urbains durables et attire l'attention sur les questions essentielles à prendre en compte lors de l'élaboration d'un système;

b) Le chapitre 2 évalue dans quelle mesure les différentes capitales de la CEE sont prêtes à mettre en place des systèmes de mobilité et de transports publics urbains durables, et laisse entrevoir d'éventuels points faibles qui pourraient nécessiter des mesures complémentaires;

c) Le chapitre 3 établit le profil de 34 capitales de la CEE en matière de mobilité et de transports publics urbains;

d) Le chapitre 4 présente les conclusions de l'analyse effectuée dans le chapitre 2, ainsi qu'une série de recommandations relatives aux moyens d'améliorer la mobilité et les systèmes de transports publics urbains, en vue de leur examen par les autorités à différents niveaux.

## 4. Tendances et économie des transports sur la période 2014-2015: financement des infrastructures de transport

8. Cette publication se fondera sur les ateliers organisés au cours de la session du Comité et sur le débat de politique générale tenu par celui-ci en 2013, ainsi que sur les sessions du WP.5 des deux dernières années consacrées au «financement des infrastructures de transport» et aux «bonnes pratiques et aux nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport». L'analyse et la collecte de données ont déjà commencé, et la publication sera prête en 2016. Cette étude inclura des données et des analyses et présentera des études de préfaisabilité ou de faisabilité concernant les projets prioritaires d'infrastructure communiqués par les gouvernements des États membres participant au projet de liaisons de transport

Europe-Asie (LTEA), au projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et au projet de chemin de fer transeuropéen (TER). L'accent sera mis sur les points suivants:

- a) Les meilleures pratiques ou les modèles novateurs en matière de financement des infrastructures de transport;
- b) Les meilleures pratiques concernant la programmation à moyen et à long terme, la gestion et la réalisation de tels projets;
- c) Des données d'expériences nationales spécifiques concernant le financement des infrastructures de transport ainsi que des études spécifiques réalisées pour de tels projets, des types de financement et les données fournies par les gouvernements;
- d) Les dossiers d'investissement des institutions financières internationales et autres donateurs concernant les investissements ou le prêt dans les infrastructures de transport.

## **B. Ateliers**

### **1. Atelier sur les bonnes pratiques et les nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport**

9. L'atelier commun associant les projets de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, consacré aux bonnes pratiques et aux nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport, s'est tenu durant la vingt-septième session du WP.5 (8-10 septembre 2014). On y a parlé de l'importance d'une infrastructure de transport moderne et efficace, ainsi que de l'élaboration de nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport. En outre, l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport – un paramètre important et complexe lorsque les gouvernements calculent le coût des projets – a été l'un des points clefs abordés durant cet atelier.

10. En conclusion, les participants:

- a) Ont noté que les systèmes de péage électronique, reposant sur le principe de «l'utilisateur et du pollueur payeurs», constituaient des instruments pour le (re)financement des infrastructures de transport;
- b) Ont noté que les taxes sur les systèmes de transport étaient progressivement remplacées par des instruments plus efficaces tels que les péages routiers;
- c) Ont fait observer que les partenariats public-privé pour le financement des infrastructures de transport comportaient une série de risques tels que les risques politiques (changement de gouvernement), ceux liés à la construction (particularités du terrain imprévues), les coûts d'équipement élevés (nécessité d'apport de capitaux), les risques liés à la demande (revenus des passagers) et l'accès au financement (liquidité du marché);
- d) Ont noté que les partenariats public-privé ne constituaient pas toujours la meilleure solution pour le financement des infrastructures de transport et que la prudence était de mise lorsque l'on voulait recourir à un tel outil d'investissement;
- e) Sont convenus que l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport était un élément important si l'on souhaitait se fonder sur des coûts de construction réalistes et un programme d'investissement stable sans explosion des coûts. Les participants sont également convenus que l'évaluation comparative des coûts de construction pourrait être utile pour les prévisions de dépenses et la maîtrise des coûts des projets;

f) Ont noté que le coût des infrastructures de transport était fonction des facteurs suivants: durée de vie escomptée; valeur d'origine par rapport aux coûts de remplacement; choix d'un amortissement linéaire ou non linéaire; laps de temps entre les opérations de maintenance; taux d'intérêt. Il a également été noté que les composantes des coûts d'infrastructure variaient selon les modes de transport.

**2. Atelier sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la Méditerranée: échange de données d'expérience entre pays de la zone EuroMed et pays membres de la CEE**

11. Une délégation d'EuroMed composée de 4 experts d'EuroMed et de 18 experts issus de six pays de la zone EuroMed a participé à l'atelier organisé dans le cadre de la coopération CEE-EuroMed et intitulé: «Tendances et économie des transports dans la région de la Méditerranée: échange de données d'expérience entre pays de la zone EuroMed et pays membres de la CEE».

12. Les participants ont noté que le projet EuroMed de transport routier, ferroviaire et urbain (EuroMed RRU), financé par l'UE, était mis en œuvre dans le cadre de l'Instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) – Sud. Ce projet couvre l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine, la Syrie et la Tunisie. Ses principaux objectifs sont le développement des transports terrestres, notamment la réforme et l'adaptation des réglementations, la création de conditions opérationnelles facilitant les transports transfrontaliers, la sécurité des modes de transport terrestres, la mise en place de systèmes de transport durables et efficaces dans les zones urbaines, et le partage des données d'expérience avec d'autres pays, en particulier ceux de la région méditerranéenne.

13. Les représentants de la Jordanie, du Maroc, de la Tunisie (région EuroMed), de la Suède, de la Fédération de Russie, de la Pologne (région de la CEE) et du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) ont échangé avec les participants à l'atelier des informations et des données d'expérience sur la politique des transports et les bonnes pratiques mises en œuvre dans leurs pays.

**3. Atelier sur les liaisons entre ports maritimes et arrière-pays et les procédures douanières: projet MedNet de l'Union européenne**

14. Cet atelier a eu lieu durant la vingt-septième session du WP.5 (8-10 septembre 2014). Le principal objectif du projet MedNet est la création et la mise en service d'un réseau d'autorités portuaires et d'experts des transports dans la région méditerranéenne, qui s'occuperait de l'échange de données d'expérience sur les opérations portuaires, les procédures douanières et la simplification des autorisations délivrées aux navires et cargaisons. La réalisation de cet objectif passe par l'amélioration de l'interopérabilité, ce qui permettra d'établir des chaînes d'approvisionnement sans rupture dans le domaine des transports, et par l'adoption d'une conception commune des procédures douanières et des autorisations de sortie de port des navires.

15. Le développement de l'Observatoire des opérations portuaires en Méditerranée est l'une des principales activités du projet. Il s'agit d'une plate-forme avancée accessible sur le Web et destinée aux autorités et aux intervenants portuaires, qui diffuse des informations utiles et des meilleures pratiques, qui facilite les échanges de vues et qui enregistre des données sur les activités et les procédures relatives aux opérations portuaires. Différents cas concernant l'Albanie, la Croatie, l'Espagne et l'Italie ont été présentés durant cet atelier.

## **C. Groupe d'experts – Projets**

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

16. Un document relatif aux futurs travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux (ECE/TRANS/2015/6) a été établi en vue de son examen par le Comité. Le Groupe d'experts a achevé ses travaux en 2013 et a soumis un rapport complet sur ses activités. Celui-ci comprend des recommandations générales visant à renforcer la viabilité à long terme des infrastructures de transport, l'accent étant mis sur les liaisons internationales. Il expose en outre différentes politiques nationales qui peuvent servir de références en ce qui concerne la résistance des réseaux de transport aux effets des changements climatiques. À sa dernière session, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a approuvé le mandat relatif à la deuxième phase des travaux du Groupe d'experts et l'a rebaptisé «Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux».

### **2. Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie**

17. Un document relatif aux travaux actuels du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) (ECE/TRANS/2015/10) a été établi en vue de son examen par le Comité. Les participants à la réunion ministérielle tenue durant la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs (26 février 2013) ont appuyé, dans leur déclaration commune, la poursuite du projet dans le cadre de sa phase III. Les principaux objectifs de cette phase sont les suivants: analyser, promouvoir et soumettre aux institutions financières internationales et autres bailleurs de fonds les projets prioritaires en matière de liaisons de transport Europe-Asie; identifier les flux de marchandises (quantités et types) susceptibles d'emprunter les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie; faciliter la coordination des horaires et des tarifs pour les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier; promouvoir les axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie; enfin mettre à jour et à niveau le système d'information géographique (SIG).

## **II. Activités d'analyse sur les questions intersectorielles réalisées dans le cadre de la Division des transports**

### **A. Introduction**

18. Les activités d'analyse contribuent de manière essentielle à la concertation sur les politiques, au renforcement des capacités et à l'assistance technique. Habituellement, elles sont directement liées au travail réglementaire et à la mise en œuvre des instruments juridiques des Nations Unies dans le domaine des transports sous l'égide du Comité des transports intérieurs. En raison de ces liens, elles sont aussi examinées parallèlement à ces thèmes. Par exemple, l'outil ForFITS, qui est un excellent système d'analyse, a été livré dans le cadre d'un projet de renforcement des capacités financé par le Compte de l'ONU pour le développement. L'utilisation de cet outil peut contribuer à la concertation sur les politiques et au renforcement des capacités en matière d'atténuation des effets des changements climatiques dans le domaine des transports, et dans le même temps, elle peut servir à réaliser des études aux niveaux local, national, sous-régional, régional et mondial. On trouvera de plus amples informations à ce sujet dans le document publié sous la cote ECE/TRANS/2015/5.

## **B. Publications – Études**

### **1. Examen du système de transport et de logistique de la République du Bélarus**

19. Cette étude publiée par la CEE en 2014 avait pour principal objectif d'analyser la situation actuelle du marché du transport de marchandises et de la logistique en République du Bélarus. En outre, l'objectif de cette étude était de formuler des recommandations concrètes concernant le développement ultérieur du secteur logistique au Bélarus et son intégration dans le système de logistique européen. Pour ce faire, la recherche menée dans le cadre de cette étude a porté sur les éléments suivants:

- a) Évaluation des résultats de l'intégration économique du Bélarus dans la Fédération de Russie et la communauté eurasiatique;
- b) Analyse de la situation actuelle des transporteurs internationaux de marchandises par route au Bélarus et des infrastructures de transport de ce pays;
- c) Évaluation des principaux ports utilisés pour les exportations et les importations au Bélarus;
- d) Évaluation de l'état du système de logistique au Bélarus;
- e) Analyse du cadre juridique dans le domaine du transport routier international;
- f) Estimation du transport en transit de marchandises au Bélarus et dans les pays voisins.

### **2. Le secteur des transports au service du développement durable**

20. Afin de faire mieux connaître l'importance du secteur des transports dans la promotion du développement durable, on s'est servi du document sur les transports au service du développement durable dans la région de la CEE, établi par la CEE en 2011, comme référence pour l'élaboration d'une publication actualisée à l'échelle mondiale sur le sujet – en coopération avec les autres commissions régionales et avec l'appui d'organisations internationales telles que l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des transports routiers (IRU) et la Fédération routière internationale (FRI). Cette étude, qui devrait être publiée au début de 2015, a pour buts :

- a) De contribuer au processus d'élaboration du cadre de développement pour l'après-2015;
- b) D'expliquer l'importance du secteur des transports pour le développement durable;
- c) De mettre en exergue les trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental) et leur mise en application sous différents angles des transports, à savoir l'accessibilité, le coût, la sécurité et la sûreté, et le développement respectueux de l'environnement.

## **C. Groupe d'experts – Projets**

### **1. L'Indicateur de développement des transports**

21. Avec le concours d'une équipe spéciale relevant du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), l'équipe du projet concernant les incidences des problèmes posés par la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont les transports contribuent à la compétitivité des pays met actuellement au point un «indicateur de développement des transports» (IDT). Cet indicateur suit le principe

de l'Indicateur de développement humain pour ce qui est de la simplicité et de la concision du message. Le modèle d'IDT peut indiquer le niveau de développement du secteur des transports et la manière dont celui-ci contribue aux performances économiques et à la compétitivité nationales. Il prend également en compte les défis posés par le développement durable et, notamment, les problèmes en matière d'environnement, de sûreté et de sécurité, ainsi que certaines questions sociales. L'indicateur peut aider les gouvernements à mieux positionner leur secteur des transports dans l'économie et à concevoir en conséquence leur politique nationale des transports. Dès lors qu'il sera calculé régulièrement, il permettra également de surveiller l'évolution du secteur dans la durée.

22. L'élaboration de l'IDT a déjà bien progressé. Cependant, il reste encore beaucoup à faire pour peaufiner la conception de cet indicateur et en faire un outil efficace et facile à utiliser par tous les pays intéressés. Une fois que cela aura été fait, la phase pilote du projet commencera et les pays seront invités à y participer et à essayer le modèle.

---