



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques
et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds
de transports internationaux****Septième session**

Genève, 3-5 juin 2015

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Changements climatiques et réseaux de nœuds de transport:
examen des principaux sujets de préoccupation****Changements climatiques et réseaux et nœuds de transport:
aperçu des autres initiatives****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document a été établi conformément au mandat du 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 de la Commission économique pour l'Europe (CEE) (ECE/TRANS/2015/6), tel qu'adopté le 28 février 2015 par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/248).

**A. Examen des projets et des accords relatifs aux réseaux de transport
de la CEE d'importance nationale ou internationale dans la région****1. Projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie**

2. La phase II du projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA) a conduit à une évaluation actualisée des besoins d'investissement dans les transports le long des axes LTEA dans plusieurs pays (le Plan d'investissement LTEA actualisé). Les projets ont été évalués du point de vue de leur pertinence et de leur importance pour le trafic international et de leur utilité pour relier l'Asie et l'Europe. Le déploiement de la phase II

GE.15-06303 (F) 170415 170415



* 1 5 0 6 3 0 3 *

Merci de recycler



a aussi permis de constituer une base de données unique sur les réseaux de transport et les plans de développement des pays. En outre des cartes SIG interactives qui donnent des informations utiles ont été mises au point et sont disponibles en ligne.

3. Lors de sa quatrième réunion (novembre 2006), le Groupe d'experts a recensé neuf axes ferroviaires prioritaires et neuf axes routiers de transport entre les deux continents, ainsi que des voies navigables et des ports prioritaires. À la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs, une déclaration commune sur le développement futur de liaisons de transport Europe-Asie a été signée par les pays suivants: Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chine, Chypre, Croatie, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Malte, Mongolie, Ouzbékistan, Pakistan, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

2. Réseau transeuropéen d'autoroutes et de chemins de fer

4. Le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) de la CEE résulte d'une coopération sous-régionale entre plusieurs pays d'Europe centrale et orientale et de l'Europe du Sud-Est. Ses principaux objectifs sont les suivants:

- a) Faciliter la circulation routière en Europe;
- b) Améliorer la qualité et l'efficacité des opérations de transport;
- c) Corriger les déséquilibres existants entre les réseaux autoroutiers d'Europe occidentale, d'Europe orientale, d'Europe centrale et d'Europe du Sud-Est; et
- d) Faciliter l'intégration des systèmes d'infrastructures des transports européens.

5. Le projet TEM est la clef de voûte des corridors de transport paneuropéens par voie terrestre en Europe centrale et orientale, ainsi que du projet d'évaluation des besoins en termes d'infrastructures de transport (TINA). Il s'agit d'un outil important qui permet aux différents pays de coordonner leurs activités. Le projet compte 15 membres: Arménie, Autriche (membre associé), Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Géorgie, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie.

6. Le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) mené par la CEE résulte d'une coopération ferroviaire sous-régionale entre plusieurs pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est. Ses principaux objectifs sont les suivants:

- a) Améliorer la qualité et l'efficacité des opérations de transport;
- b) Faciliter l'intégration des systèmes d'infrastructures des transports européens; et
- c) Mettre en place un système international cohérent et efficace pour le transport ferroviaire et le transport combiné, conformément aux accords paneuropéens sur les infrastructures conclus sous l'égide de la CEE.

7. Le projet compte 17 membres: Arménie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie et Turquie.

8. En 2006, la CEE a publié le Plan directeur initial relatif aux projets TEM et TER, dans lequel elle présentait une stratégie d'investissement à court, à moyen et à long terme, crédible et pragmatique, aux fins de la réalisation des principaux réseaux de transport routier, ferroviaire et combiné dans les pays participants. En 2012, elle a publié une révision de ce Plan directeur, dans le but: a) d'analyser les conséquences de l'évolution des infrastructures routières et ferroviaires dans 25 pays participants d'Europe centrale et orientale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase pendant la période de 2005 à 2010;

b) de décrire l'état actuel des réseaux routiers et ferroviaires; et c) d'arrêter le programme de développement des réseaux routiers et ferroviaires jusqu'en 2020.

3. Accords AGR, AGC, AGTC et AGN

9. L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) fixe, pour tous les États membres, le cadre juridique international de la construction et du développement d'un réseau routier international cohérent, en vue de rationaliser le transport et la circulation routiers internationaux dans toute la région de la CEE. L'AGR définit le réseau routier E, qui comprend les axes empruntés par les principaux flux de circulation internationale en Europe, ainsi que les paramètres relatifs aux infrastructures auxquels ces axes doivent être conformes.

10. L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) définit le cadre juridique international de la mise en place d'un réseau ferré international cohérent en Europe et vise à faciliter la circulation ferroviaire internationale dans l'ensemble du continent. L'AGC recense les lignes de chemin de fer d'importance internationale majeure, le réseau ferroviaire E, et définit les paramètres relatifs aux infrastructures auxquels ces lignes doivent être conformes.

11. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) définit le cadre technique et juridique de la mise en place d'infrastructures et de services de transport combiné rail/route international efficaces. Le transport combiné rail-route englobe le transport de conteneurs, de caisses mobiles et de camions sur des wagons au départ et à destination de terminaux dotés d'équipements spéciaux. L'AGTC recense toutes les lignes de chemin de fer européennes importantes qui sont utilisées pour le transport combiné international, ainsi que tous les terminaux, les points de franchissement des frontières, les liaisons par transbordeurs et les autres installations importants pour le transport combiné international.

12. L'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) recense les ports de navigation intérieure d'importance internationale et décrit les caractéristiques techniques et d'exploitation des voies navigables. Le réseau de voies navigables E, qui comprend les fleuves, les canaux et les parcours côtiers, s'étend de l'Atlantique à l'Oural, relie 37 pays et dépasse les limites de la région européenne.

4. Infrastructure – RTE-T – Liaisons européennes

13. Depuis janvier 2014, un nouveau cadre politique des infrastructures de transport coordonné par l'Union européenne (UE) permet d'assurer les liaisons sur le continent, d'est en ouest et du nord au sud. Il a vocation à réduire les écarts entre les réseaux de transport des États Membres, à supprimer les goulets d'étranglement qui entravent encore le bon fonctionnement du marché intérieur et à surmonter les obstacles techniques qui subsistent, comme l'incompatibilité entre certaines normes de circulation ferroviaire. Il favorise et fluidifie le fonctionnement des chaînes du transport de marchandises et de passagers, tout en incorporant les dernières avancées technologiques. Le nouveau cadre politique des infrastructures de l'UE créera un réseau européen de transport efficace, qui couvrira les 28 États membres tout en rapprochant ceux-ci des pays voisins et du reste du monde, afin de stimuler la croissance et la compétitivité. Il reliera l'Est à l'Ouest et remplacera l'assemblage hétéroclite que forment actuellement les réseaux de transport par un réseau véritablement européen.

14. Le nouveau réseau principal du programme Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) s'appuiera sur un réseau étendu de liaisons qui seront connectées au réseau principal aux niveaux régional et national. L'objectif est de faire progressivement en sorte que le RTE-T contribue, dans toute l'UE, à renforcer les marchés intérieurs et la cohésion territoriale, économique et sociale et à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

B. Adaptation au changement climatique

Stratégie d'adaptation de l'UE

15. La stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique vise à rendre l'Europe plus résiliente en la matière. Fondée sur une approche cohérente qui tend à compléter les activités des États membres, elle favorise la coordination et le partage de renseignements tout en veillant à ce que l'adaptation aux changements climatiques soit prise en compte dans tous les cadres politiques pertinents de l'UE.

16. Selon des estimations, chaque euro dépensé pour protéger contre les risques d'inondation ferait économiser 6 euros sur le coût des dommages. De 1980 à 2011, les inondations ont fait plus de 2 500 morts, affecté plus de 5,5 millions de personnes et entraîné des pertes économiques directes s'élevant à plus de 90 milliards d'euros. Le coût minimal d'un défaut d'adaptation aux changements climatiques est estimé à 100 milliards d'euros par an en 2020 et 250 milliards d'euros en 2050 pour l'ensemble de l'Union. Compte tenu du caractère incertain des effets à long terme des changements climatiques, la stratégie d'adaptation de l'UE part du principe qu'il est raisonnable de commencer par des mesures peu onéreuses, flexibles et qui profitent autant à l'économie qu'à l'environnement. L'adaptation permet donc de promouvoir une croissance durable, de stimuler les investissements adaptables en fonction du climat et de créer des emplois, notamment dans des secteurs comme ceux de la construction, de la gestion de l'eau, de l'assurance, des technologies agricoles et de la gestion des écosystèmes.

17. En 2013, la Commission a chargé les organisations européennes de normalisation de commencer à établir un relevé des normes pertinentes dans les secteurs de l'énergie, des transports et du bâtiment et de repérer celles qui doivent être révisées afin de mieux tenir compte des considérations relatives à l'adaptation aux changements climatiques. La stratégie d'adaptation est assortie de lignes directrices qui visent à aider les concepteurs de projets travaillant sur des infrastructures ou des bâtiments à protéger les investissements des effets des changements climatiques. La Commission, sur la base des résultats de sa communication sur l'infrastructure verte, adoptée en mai 2013, a examiné la nécessité de prévoir des orientations supplémentaires pour les autorités et les décideurs, la société civile, les entreprises privées et les ceux qui travaillent à la conservation de la nature afin de tirer pleinement parti des approches fondées sur les écosystèmes en matière d'adaptation.

La stratégie de l'UE en bref

Priorité n° 1: Encourager les États membres à agir

Mesure n° 1: Encourager les États membres à adopter des stratégies d'adaptation et des plans d'action

Mesure n° 2: Stimuler les financements au titre du programme pour l'environnement et l'action pour le climat (LIFE) y compris dans des domaines prioritaires en matière d'adaptation

Mesure n° 3: Favoriser l'adoption de mesures d'adaptation par les villes dans le cadre du Pacte des maires

Priorité n° 2: Permettre des décisions mieux informées

Mesure n° 4: Mettre en œuvre une stratégie visant à combler le déficit de connaissances

Mesure n° 5: Développer le portail européen Climate-ADAPT

Priorité n° 3: Secteurs vulnérables essentiels

Mesure n° 6: Garantir la résistance aux changements climatiques de la Politique agricole commune, de la Politique de cohésion et de la Politique commune de la pêche

Mesure n° 7: Rendre les infrastructures plus résilientes

Mesure n° 8: Promouvoir les produits et les services issus des marchés de l'assurance et de la finance