



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

Genève, 23-25 février 2010

Point 7 c) de l'ordre du jour provisoire

Analyse de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances**Examen de la situation des transports et des nouvelles
tendances dans la région de la CEE****Rapport du secrétariat¹****I. Introduction**

1. À sa cinquante-cinquième session, en février 1993, le Comité des transports intérieurs a adopté son mandat qui prévoit notamment l'analyse des tendances et de l'économie des transports ainsi que des politiques des transports (ECE/TRANS/97, Annexe 2). À sa soixante et onzième session (du 24 au 26 février 2009), il a examiné les documents faisant état de la situation des transports et des nouvelles tendances en 2008 et demandé au secrétariat de réaliser une étude similaire en 2010 (ECE/TRANS/206, par. 25).

2. Le présent document passe brièvement en revue les principales tendances de l'activité économique et du secteur des transports intérieurs dans la région de la CEE, ainsi que les mesures prises par les pouvoirs publics pour faire face à la situation. Il a été établi par le secrétariat à partir des données qui étaient disponibles en décembre 2009 et des réponses apportées par les États membres de la CEE à un bref questionnaire, lesquelles peuvent être consultées sur le site suivant: <http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html?expandable=99>.

¹ Faute de ressources disponibles, le présent document a été soumis par la Division des transports après la date limite fixée pour la documentation officielle.

II. Tendances de l'économie et des transports dans la région de la CEE

3. En 2009, toutes les grandes économies de la région de la CEE ont enregistré une croissance négative (en glissement annuel) du PIB, du commerce de marchandises et des services de transport. Les indicateurs composites avancés publiés par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), ainsi que diverses mesures du moral des entreprises et des consommateurs, indiquent qu'une légère reprise de la production est susceptible de se produire en 2010 dans toutes les sous-régions de la CEE, à savoir l'Amérique du Nord, l'Europe occidentale, l'Europe du Sud-Est et l'Europe orientale (graphique 1). Dans un certain nombre de pays de la CEE, le chômage devrait augmenter, en dépit d'une croissance économique positive en 2010.

4. Le commerce international a diminué de plus de 10 % en 2009. Les volumes des échanges dans les pays d'Europe et d'Amérique du Nord se sont stabilisés au deuxième trimestre de 2009 à des niveaux sensiblement inférieurs à ceux qui prévalaient un an plus tôt. Puis, les flux commerciaux ont commencé à se redresser lentement². Étant donné que les flux commerciaux et les flux de transport ont baissé beaucoup plus rapidement que le PIB pendant la récession économique et que dans les grands pays de la CEE, le rythme de la reprise reste lent, il se pourrait bien qu'il faille attendre 2011 ou 2012 pour voir les volumes de transport de marchandises remonter aux niveaux enregistrés en 2008.

5. Les économies de marché émergentes de la CEE ont connu, pour la plupart, une baisse significative de la production globale et de l'activité de transport. Dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC), le PIB a diminué en moyenne de 9 % au cours des trois premiers trimestres de 2009, tandis que les volumes de transport de marchandises ont chuté de 19 % (en glissement annuel). Au cours de cette période, les résultats économiques ont été inégaux dans les différents pays de l'EOCAC, allant d'une baisse considérable de la production en Arménie, en Ukraine et en Fédération de Russie à une croissance positive dans quelques pays de plus petite taille, notamment l'Azerbaïdjan et l'Ouzbékistan³. Pour la plupart, les pays d'Europe du Sud-Est ont connu un ralentissement de la conjoncture en 2009, le PIB ayant diminué en moyenne de 6 % environ. Dans les pays d'Europe centrale et les États baltes, le PIB a fléchi en moyenne de quelque 3,5 %, mais avec des variations importantes d'un pays à l'autre. Une timide reprise devrait s'amorcer en 2010 dans la plupart des économies de marché émergentes de la CEE. Les prévisions de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) indiquent pour 2010 des taux de croissance du PIB de 3 % environ dans les pays de l'EOCAC et de 1 % environ dans les pays de l'Europe du Sud-Est et les pays d'Europe centrale et les États baltes (tableau 1).

6. Devant la décélération brutale de la production industrielle et du commerce intervenue depuis le dernier trimestre de 2008, les volumes de transport de marchandises ont diminué rapidement dans toute la région de la CEE. Les caractéristiques de ce ralentissement varient selon les marchés et les modes de transport. Les données disponibles les plus récentes du Bureau des statistiques de transport des États-Unis montrent qu'après une forte baisse, les volumes de transport de marchandises et de voyageurs se sont stabilisés depuis le milieu de l'année 2009 (graphique 2). Les données disponibles indiquent une

² Pour plus de détails, voir «Les flux commerciaux se stabilisent au deuxième trimestre 2009», publié par l'OCDE le 23 octobre 2009, à l'adresse: <http://www.oecd.org/dataoecd/29/43/43935957.pdf>.

³ Voir le document du Comité inter-États de statistique de la CEI intitulé «Main macroeconomic indicators of the countries of the CIS» à l'adresse: http://www.cisstat.com/eng/mac1_ann.htm.

stabilisation ou une timide reprise des services de transport en Europe occidentale et dans certains pays en transition depuis le troisième trimestre de 2009.

7. Sous l'effet de l'effondrement des flux commerciaux, le transport routier a chuté dans toute la région de la CEE au cours du premier semestre 2009. Compte tenu de la structure concurrentielle du secteur routier, généralement composé de quelques grandes entreprises et d'un grand nombre de petits entrepreneurs, le choc a été absorbé par la baisse des taux de transport et de rapides mises à pied. Quelque 200 000 entrepreneurs ont perdu des emplois en Amérique du Nord, environ 140 000 licenciements ont eu lieu dans l'Union européenne (UE) et 120 000 dans les pays de l'EOCAC⁴. La lente reprise attendue de la production industrielle et du commerce implique une lente reprise du secteur du transport routier.

8. Il ressort des statistiques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) que, pendant les trois premiers trimestres de 2009, le trafic ferroviaire de marchandises, mesuré en tonne-kilomètre, a reculé, en Europe occidentale (UE et AELE), de 27 % par rapport à la même période l'année précédente. Le trafic de marchandises en Europe de l'Est, en Turquie et aux États-Unis d'Amérique a également enregistré un recul sensible⁵. Le trafic ferroviaire de voyageurs, mesuré en voyageurs-km, a diminué sur la même période respectivement de 2 et 5 % en Europe occidentale et aux États-Unis, tout en augmentant légèrement en Turquie. Aucune mise à pied importante n'a été signalée dans le secteur ferroviaire, où les niveaux d'emploi ont été généralement maintenus grâce à des arrangements de travail à temps partiel⁶.

9. Les flux entre les ports et leur arrière-pays ont fléchi de quelque 20 % (en glissement annuel) au cours du premier semestre 2009 en Europe occidentale. Pendant la même période, le trafic combiné (route + rail) a baissé en Europe de 20 à 25 % pour le trafic non accompagné et jusqu'à 15 % pour le trafic accompagné.

10. Le trafic international de conteneurs sur les lignes exploitées par les Chemins de fer russes (RZD) a chuté de 31 % (en glissement annuel) au cours du premier semestre 2009. Sur l'itinéraire transsibérien, le trafic de conteneurs a diminué de 59 % sur la même période, sous l'effet de la baisse des volumes d'échanges et des tarifs extrêmement bas pratiqués sur les itinéraires maritimes concurrents reliant l'Asie de l'Est et l'Europe.

III. Questions relatives au transport

A. Mesures d'intervention prises par les pouvoirs publics face à la récession économique

11. La crise économique mondiale de 2008-2009 a engendré une croissance généralisée des dépenses publiques et une baisse significative des recettes fiscales, d'où une dégradation rapide des déficits publics et du niveau d'endettement de tous les grands pays de la CEE. Le montant du financement public utilisé pour la stabilisation des seules grandes

⁴ Ces estimations ont été communiquées par l'Union internationale des transports routiers (IRU). Pour plus de détails, voir: <http://unece.org/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-WP5-2009-22-inf01e.pdf>.

⁵ Pour plus de détails, voir: <http://www.uic.org/spip.php?article1348>.

⁶ Par exemple, selon le Directeur général des Chemins de fer russes (RZD), environ 500 000 employés ont accepté une réduction de leurs horaires de travail et de leur salaire en 2009. Cela a permis aux Chemins de fer russes d'éviter quelque 170 000 licenciements et de maintenir leurs effectifs d'avant la crise, soit 1,2 million (*Reuters*, 17 septembre 2009).

institutions financières a dépassé le volume de l'aide totale au développement au cours des 50 dernières années⁷.

12. Dans les pays de la CEE, certaines des nombreuses mesures de relance budgétaire ont directement porté sur le secteur des transports, notamment le soutien des pouvoirs publics aux investissements d'infrastructure et les aides d'État pour le secteur automobile, mais aussi les subventions pour la recherche appliquée dans le domaine de la mobilité, en particulier concernant les innovations dans le domaine des transports et de la technologie automobile⁸.

13. Les investissements d'infrastructure sont importants pour l'efficacité de la prestation de services et la croissance à long terme. Afin d'encourager ce type d'investissements, plusieurs gouvernements, forts d'une situation financière relativement solide, ont subventionné les dépenses en capital, accéléré le rythme des projets d'infrastructure et fourni des aides publiques aux constructeurs automobiles. Les pays dont la situation budgétaire était précaire n'ont pas pu fournir un soutien comparable et ont enregistré un ralentissement marqué de l'investissement.

14. La plupart des gouvernements de la CEE n'ont pas prévu de mesures ciblées de soutien – budgétaires, financières ou réglementaires – à court terme pour les transporteurs. Cela pourrait s'expliquer par la grande dispersion géographique et la faible visibilité des licenciements opérés dans le secteur des services de transport. Pour des considérations à la fois stratégiques et économiques à court terme, les aides d'État ont plutôt été distribuées au secteur très visible de la construction automobile. Celles-ci ont servi à aider au redressement des constructeurs automobiles américains en faillite ayant des filiales au Canada et en Europe occidentale et à mettre en place des mesures d'incitation temporaires à l'intention des acquéreurs de véhicules neufs dans diverses régions d'Europe et des États-Unis.

15. La production de véhicules automobiles dans la région de la CEE repose sur quelque 350 usines, y compris des installations à capitaux étrangers. Près de 300 d'entre elles sont dispersées dans 29 pays de la région paneuropéenne, notamment dans un grand nombre de pays de l'UE, en Ouzbékistan, en Russie, en Serbie, en Turquie et en Ukraine. Les autres unités se trouvent en Amérique du Nord, principalement aux États-Unis. Bien qu'il semble y avoir un problème de surcapacités des deux côtés de l'Atlantique, des fermetures d'usines ont eu lieu récemment, ou devraient intervenir, au Canada et aux États-Unis uniquement⁹.

16. Les ventes d'automobiles ont fortement baissé en 2009 en Amérique du Nord, en Europe orientale et au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, reflétant dans une certaine mesure l'accès limité au crédit¹⁰. En revanche, les ventes et la production se sont maintenues, soutenues par les mesures d'incitation temporaires mises en place en Europe continentale orientale. En 2010, ces tendances pourraient s'inverser. Le problème de la surcapacité pourrait bien s'intensifier en Europe occidentale, où les ventes devraient

⁷ Pour plus de détails, voir la publication de l'Organisation des Nations Unies intitulée «*World Economic Situation and Prospects: Update as of mid-2009*», New York, 2009 (<http://www.un.org/esa/policy/wess/wesp2009files/wesp09update.pdf>).

⁸ Pour une brève description d'un plan de relance budgétaire national, voir par exemple la réponse apportée par le Gouvernement allemand au questionnaire de la CEE sur la situation des transports en 2009, à l'adresse: <http://www.unece.org/trans/Welcom.html>.

⁹ Selon le Service de recherche de l'*Economist*, neuf usines de GM et sept de Chrysler devraient fermer aux États-Unis en 2009-2010 (*EIU Business Eastern Europe*, 26 octobre 2009). Selon des sources canadiennes, deux usines de GM doivent fermer au Canada sur la même période.

¹⁰ Pour plus de détails, voir l'analyse du secteur automobile publiée au chapitre 2 des *Perspectives économiques de l'OCDE*, vol. 2009/2, n° 86, édition préliminaire, novembre 2009.

baisser en l'absence de programmes de mise à la casse. À moyen terme, il est fort probable que les ventes de voitures stagnent ou augmentent lentement dans les pays à haut revenu de la CEE avec des marchés saturés, et augmentent rapidement dans les pays en phase de rattrapage, notamment les nouveaux États membres de l'UE et les pays de l'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et d'Europe du Sud-Est.

B. Évolution des émissions de CO₂ liées aux transports

17. La récession économique a entraîné, entre autres, une réduction des émissions de CO₂ liées aux transports dans la plupart des pays de la CEE. La question est de savoir si ce retournement de situation peut perdurer durant la période de reprise économique et à plus long terme.

18. La récession économique a engendré une réduction des émissions de CO₂ liées aux transports dans la plupart des pays de la CEE et dans toutes les sous-régions de la CEE. On peut faire valoir que les plans de relance des pouvoirs publics susmentionnés pourraient faire évoluer les émissions dues aux transports dans la bonne direction, en particulier pendant la période postcrise. Plusieurs pays ont prévu dans leur plan de relance des mesures ciblées permettant d'accroître l'efficacité énergétique, afin non seulement de stimuler l'activité économique, mais également d'améliorer sa durabilité. L'«Initiative européenne en faveur des voitures vertes» est un bon exemple de cette approche¹¹.

19. Pour pouvoir concilier à l'avenir les stratégies de «reprise verte» et la croissance à long terme, il convient d'investir dans les transports publics ainsi que dans la recherche et le développement aux fins de la mise au point de véhicules automobiles économes en énergie et d'autres innovations susceptibles de rendre les activités de transport moins génératrices de CO₂ et plus durables¹². En outre, les plans de relance nationaux en faveur de l'industrie automobile semblent être conçus en vue du remplacement et non de l'élargissement des parcs automobiles nationaux.

20. En particulier, les programmes temporaires de mise à la casse ont été bénéfiques pour diverses raisons. Premièrement, le rendement énergétique des voitures a progressivement augmenté au fil du temps, si bien qu'aujourd'hui, une voiture neuve tend à être beaucoup moins gourmande en carburant qu'un véhicule analogue construit il y a 10 à 15 ans. Par conséquent, le fait de remplacer les vieux véhicules par de nouveaux permettra inmanquablement d'améliorer l'écocoefficacité du parc renouvelé. Deuxièmement, certains programmes de mise à la casse ont été assortis de la possibilité pour les acquéreurs de nouveaux véhicules répondant à des normes d'émissions maximales de bénéficier de subventions du gouvernement. Enfin, les primes à la casse généralement offertes, d'un montant fixe, ont tendance à favoriser l'achat de petites voitures, moins onéreuses, présentant généralement un assez bon rendement énergétique.

21. S'agissant de l'évolution technique, il convient de noter que les règlements de la CEE portent sur la construction des véhicules neufs et que la mise au point d'un nouveau type de voiture particulière (de la conception à la production réelle) prend environ trois ans. D'ici à 2015, les consommateurs auront un large choix de véhicules peu polluants de différents types. Toutefois, la pénétration du marché par les véhicules neufs n'interviendra

¹¹ Commission européenne, *Communication de la Commission au Conseil européen – Un plan européen pour la relance économique*. Bruxelles, avril. Ce document peut être consulté à l'adresse: http://ec.europa.eu/commission_barroso/president/pdf/Comm_20081126_fr.pdf.

¹² Voir le Rapport technique de l'OCDE intitulé *Stratégies pour concilier mesures de relance et croissance à long terme*, Paris, 2009 (<http://www.oecd.org/dataoecd/12/62/42555546.pdf>).

que dans 10 à 15 ans (en Europe, voire dans encore plus longtemps dans les pays émergents à économie de marché), soit la période nécessaire au renouvellement du parc automobile. Les gouvernements pourraient réduire cet intervalle de temps par la mise en place d'incitations fiscales pour les véhicules peu polluants. Le graphique 3 illustre l'éventail des options disponibles au cours du temps.

22. Dans plusieurs pays de la CEE, le passage à une politique intégrée des transports peut devenir un autre grand facteur susceptible d'améliorer la durabilité au cours de la période d'après crise. En plus de leurs rôles traditionnels tels que le financement et la fourniture d'infrastructures de transport, de telles politiques permettent aussi de définir des tarifications optimales pour l'accès aux infrastructures, d'encourager les innovations visant à réduire les émissions et d'instaurer une coordination efficace entre tous les modes de transport. En outre, certains transporteurs ont pris, volontairement, des engagements en faveur de la protection de l'environnement¹³. Même si tous ces facteurs devraient améliorer les performances environnementales du secteur des transports, le résultat final dépend de l'effet combiné de la réduction des émissions par unité de fret ou transport de passagers et de la croissance de ces activités.

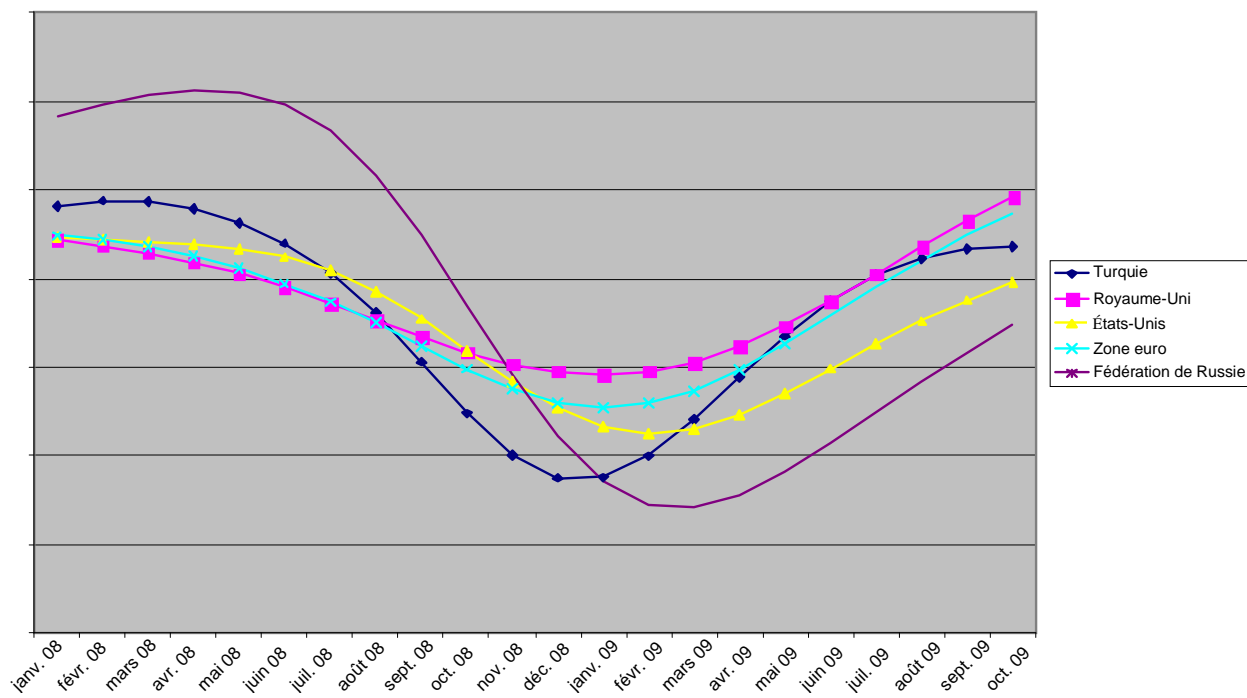
IV. Conclusions

23. Dans la région de la CEE, la récession économique a touché tous les modes de transport intérieur. Les services de transport de marchandises ont enregistré une diminution supérieure à celle du PIB. Le trafic de voyageurs a reculé dans une moindre mesure. Le secteur de la construction automobile a été durement frappé en Europe orientale et en Amérique du Nord par la chute de la demande des consommateurs et des entreprises. Les aides publiques offertes sous la forme de programmes de mise à la casse des véhicules ont contribué à préserver les ventes et la production en Europe occidentale. Les investissements dans les infrastructures des transports ont augmenté dans les pays dont les gouvernements bénéficiaient d'une marge de manœuvre budgétaire, mais ils ont chuté dans les pays qui avaient à poursuivre l'assainissement de leur budget.

24. À court terme, la crise économique a permis de réduire les émissions de CO₂ du secteur des transports mais l'évolution à moyen et à long terme demeure incertaine. La production de CO₂ due aux activités de transport est susceptible de continuer à diminuer en raison des progrès technologiques et des politiques de transport intégrées. Toutefois, la croissance continue de l'activité pourrait effacer la réduction des émissions liées aux transports.

¹³ Par exemple, lors de l'Assemblée générale de l'Union internationale des transports routiers (IRU), tenue le 6 novembre 2009, les associations membres de l'IRU ont adopté à l'unanimité la Résolution «30 pour 30», qui traduit l'engagement volontaire de l'industrie des transports routiers à réduire les émissions de CO₂ de 30 % d'ici à 2030.

Graphique 1
Indicateurs composites avancés, janvier 2008 – octobre 2009



Source: OCDE (<http://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr>).

Note: Moyenne de longue période = 100.

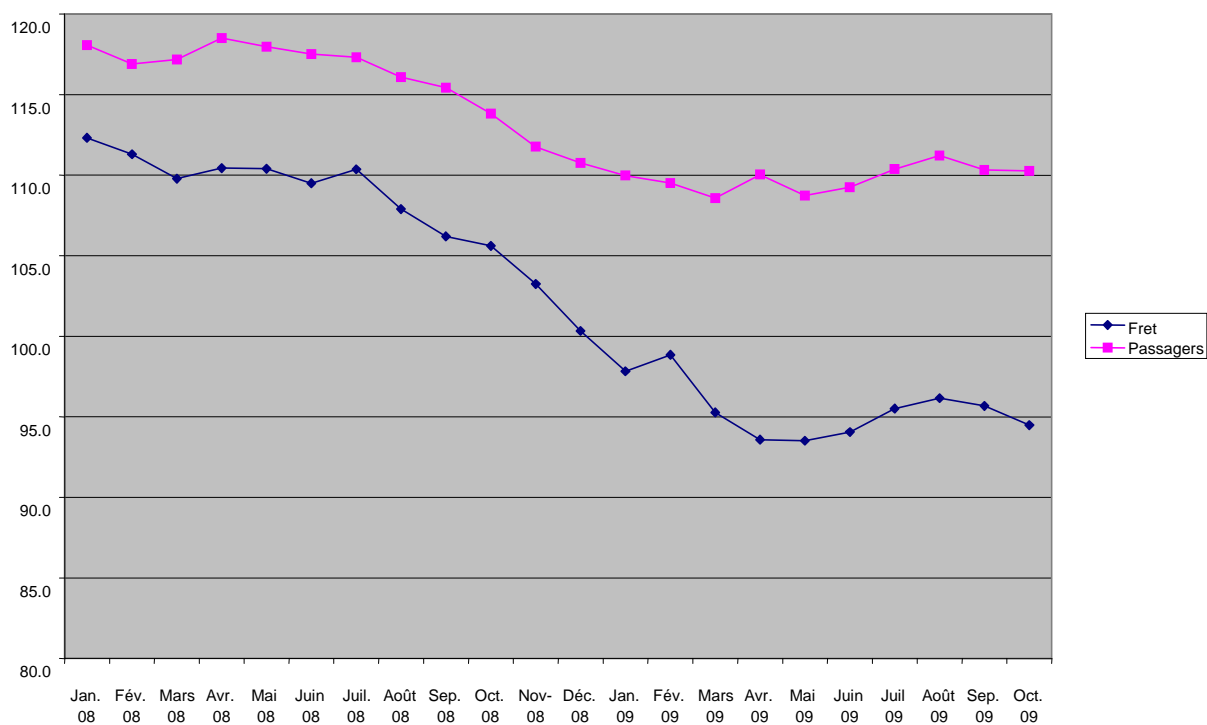
Tableau 1
Croissance exprimée en PIB réel (en %)

	2007	2008	2009	2010	<i>Estimation du niveau du PIB réel en 2008</i>
	<i>Estimation</i>		<i>Projection</i>		
Europe centrale et États baltes					
Croatie	5,5	2,4	-5,4	1,5	111
République tchèque	6,1	2,7	-4,3	1,3	142
Estonie	7,2	-3,6	-13,2	-0,9	147
Hongrie	1,2	0,6	-6,5	-0,9	136
Lettonie	10,0	-4,6	-16,0	-1,2	118
Lituanie	9,8	2,8	-18,4	-3,0	120
Pologne	6,8	4,9	1,3	1,8	178
République slovaque	10,4	6,4	-6,0	3,5	164
Slovénie	6,8	3,5	-7,8	2,6	156
<i>Moyenne</i>	<i>6,3</i>	<i>3,3</i>	<i>-3,6</i>	<i>1,2</i>	<i>156</i>
Europe du Sud-Est					
Albanie	6,0	6,8	3,0	1,6	163
Bosnie -Herzégovine	6,8	5,4	-3,1	0,8	84
Bulgarie	6,2	6,0	-6,0	-1,5	114
Ex-République yougoslave de Macédoine	5,9	4,9	-1,6	2,0	102
Monténégro	10,7	7,5	-4,1	0,1	92
Roumanie	6,0	7,1	-8,0	1,0	128
Serbie	6,9	5,4	-4,0	1,0	72
<i>Moyenne</i>	<i>6,3</i>	<i>6,5</i>	<i>-6,2</i>	<i>0,7</i>	<i>114</i>
Europe orientale et Caucase					
Arménie	13,8	6,8	-14,3	1,3	153
Azerbaïdjan	23,4	10,8	5,0	7,1	177
Bélarus	8,2	10,0	-3,0	0,9	161
Géorgie	12,4	2,1	-5,5	2,0	61
Moldova	3,0	7,2	-8,5	1,5	55
Ukraine	7,9	2,1	-14,0	3,0	70
<i>Moyenne</i>	<i>10,0</i>	<i>5,0</i>	<i>-8,7</i>	<i>3,1</i>	<i>100</i>
Turquie	4,7	1,1	-6,0	3,0	221
Fédération de Russie	8,1	5,6	-8,5	3,1	108
Asie centrale					
Kazakhstan	8,9	3,2	-1,3	1,6	141
République Kirghize	8,2	7,6	1,5	3,0	102
Mongolie	10,2	8,9	1,0	5,0	167
Tadjikistan	7,8	7,9	2,0	3,0	61
Turkménistan	11,6	10,5	6,0	13,0	226
Ouzbékistan	9,5	9,0	7,0	7,0	163
<i>Moyenne</i>	<i>9,2</i>	<i>5,0</i>	<i>0,8</i>	<i>3,6</i>	<i>149</i>
Tous les pays en transition					
<i>Moyenne</i>	<i>7,0</i>	<i>4,2</i>	<i>-6,2</i>	<i>2,5</i>	<i>140</i>

Source: BERD

Notes: Les données pour 2008 sont des estimations préliminaires. Les données pour 2009 et 2010 sont des projections de la BERD, sauf pour la République tchèque (FMI, Perspectives de l'économie mondiale, octobre 2009).

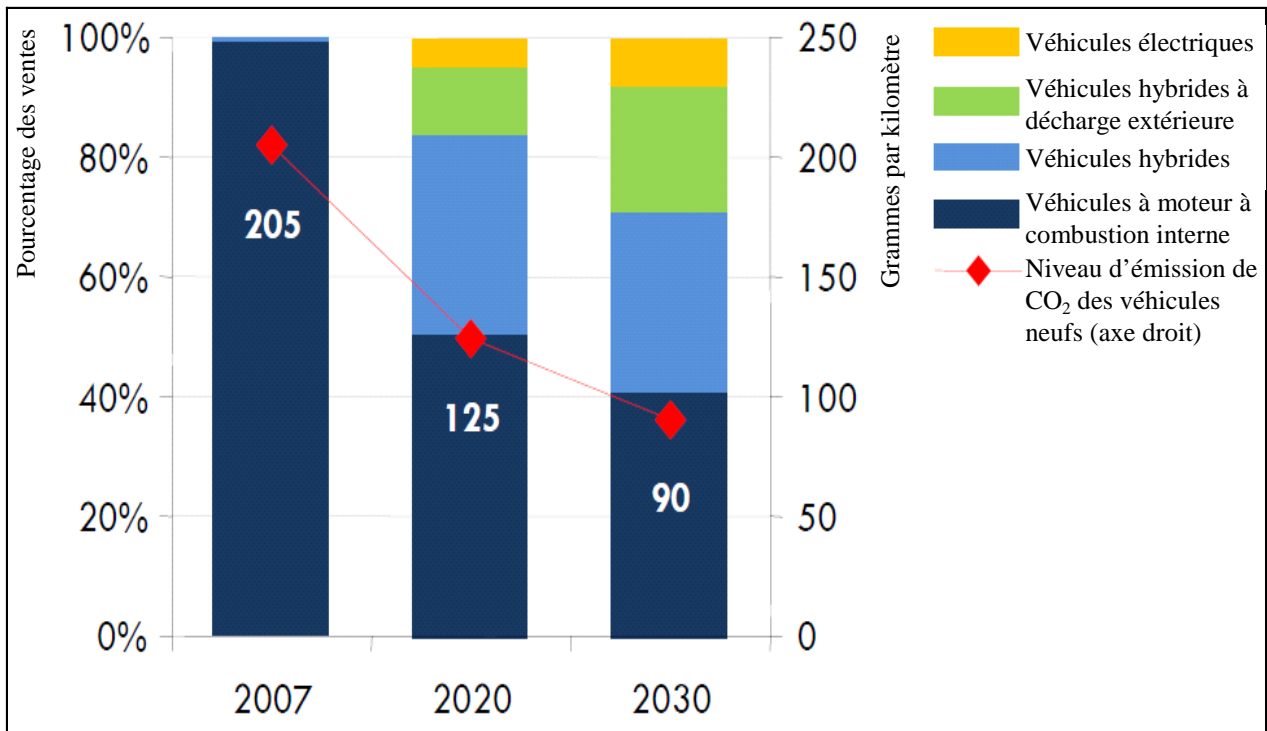
Graphique 2
Indice des services de transport, États-Unis
 (2000 = 100, corrigé des variations saisonnières)



Source: Bureau des statistiques de transport (http://www.bts.gov/press_releases/2009/bts057_09/html/bts057_09.html).

Note: L'indice des services de transport de marchandises (TSI), qui permet de mesurer la production du secteur des transports de marchandises pour autrui, se compose des données relatives au transport de marchandises pour autrui par camion, par train, par voies navigables intérieures, par pipelines et par avion. L'indice des services de transport de voyageurs permet de mesurer le volume des services de transport aérien, des services de transit local et des services ferroviaires interurbains.

Graphique 3
Ventes mondiales de voitures particulières et production moyenne de CO₂ par les nouveaux véhicules selon le scénario 450 de l'Agence internationale de l'énergie



Source: Agence internationale de l'énergie.

Note: Le scénario 450 de l'AIE table sur une mise sur le marché des véhicules de la prochaine génération en 2030.