



Conseil économique et social

Distr. générale
18 décembre 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-quinzième session

Genève, 26-28 février 2013

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports

Faits nouveaux relatifs aux travaux du Forum international des transports

Note du secrétariat

Résumé

La présente note a été établie pour donner au Comité des transports intérieurs (CTI): i) un bref aperçu de certains des principaux résultats et activités du Forum international des transports (FIT) pour l'année 2012 qui présentent un intérêt pour la Commission économique pour l'Europe (CEE); et ii) des informations relatives à la coopération entre le FIT et la CEE. Elle vise à compléter les renseignements qui seront communiqués oralement par le représentant du FIT lors de la soixante-quinzième session du Comité.

1. Le Sommet annuel de 2012 du FIT portant sur le thème «Des transports sans discontinuité: questions de correspondances» a été pour les ministres des transports de 52 pays membres une nouvelle occasion d'établir un dialogue à l'échelle mondiale sur la feuille de route relative aux transports du XXI^e siècle. Les ministres ont échangé des vues avec des responsables d'entreprises, des chefs de file de la société civile et d'éminents universitaires, notamment sur l'avenir des transports de voyageurs et de marchandises, la qualité de la desserte en zone urbaine, la fluidité de la logistique, les liaisons transfrontières, les moyens de créer une logistique et des transports de marchandises fluides, et l'utilisation de nouvelles technologies pour assurer un transport sans discontinuité des voyageurs. Au cours de diverses tables rondes, les ministres ont abordé des questions telles que l'avenir de l'automobile, la sécurité des navires de croisière, la piraterie en mer et les connexions entre transports aériens, routiers, maritimes et ferroviaires. Les résumés des séances, les rapports spéciaux, les documents de travail et les messages clefs formulés par les ministres, ainsi que d'autres documents peuvent être téléchargés sur le site Web du Forum: <http://2012.internationaltransportforum.org/>.

2. Le Sommet de 2012 a été marqué par la présence de la CEE à une table ronde sur l'utilisation de documents en ligne pour le transport multimodal des marchandises, organisée par la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et le Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transports (CLECAT). Le Directeur de la Division des transports de la CEE a animé le premier débat et la CEE a également participé à la discussion sur le rôle et les enjeux de la simplification et de la numérisation des documents de transport. La nouvelle publication conjointe de la CEE et de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) intitulée *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective* (Manuel sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières), dans la perspective de la facilitation des échanges commerciaux et des transports, a été présentée lors d'une manifestation parallèle qui était organisée conjointement par l'OSCE et la CEE et qui a bénéficié d'une très large participation. M^{me} Didem Dirlık, Directrice de département au Ministère turc des douanes et du commerce, et M. Igor Makhovikov, Directeur de département au Comité national des douanes de la République du Bélarus, ont mis en lumière les points de vue concernant les enjeux en matière de franchissement des frontières dans les pays membres, ainsi que la pertinence et l'utilité de la nouvelle publication. La CEE tenait un stand qui a suscité un intérêt considérable et elle y exposait ses dernières publications, dont les suivantes: *Transport for Sustainable Development*, *Handbook on Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective*; *White Book on Inland Navigation*; et *Road Safety Spectrum*. Le Sommet a par ailleurs permis de tenir des discussions bilatérales entre représentants de pays membres de la CEE et du FIT, d'organisations internationales, du secteur privé et d'organisations de la société civile.

3. Le Sommet du FIT a encore une fois été d'une haute tenue sur le plan du rayonnement et des relations publiques. Le Forum, en tant qu'organisation, a continué de produire d'excellentes publications. Dans le cadre de sa nouvelle stratégie, le FIT se présente à la fois comme une organisation internationale et intergouvernementale à l'échelon ministériel, et comme un centre de réflexion sur les politiques de transport. Pour résumer, le FIT est une manifestation annuelle offrant à la CEE la possibilité de susciter un intérêt politique accru pour ses travaux en matière de transport et pour ses règlements techniques, ainsi que de rencontrer des représentants du secteur des transports et, dans une certaine mesure, des responsables de l'élaboration des politiques des transports.

4. M. José Viegas (Portugal) a pris ses fonctions en tant que nouveau Secrétaire général du Forum international des transports en août 2012. M. Viegas avait été élu par les ministres des pays membres du FIT lors de leur sommet de mai 2012. Professeur de génie

civil à l'Université de Lisbonne et Président de TIS.pt, société de conseil en matière de transports, M. Viegas a une grande expérience professionnelle dans le secteur des transports et dans la coopération entre pays et secteurs économiques.

5. En 2013, le Forum annuel, dont les préparatifs sont en cours, se tiendra du 22 au 24 mai et sera consacré au financement des transports. Pour organiser le Sommet, le Forum s'appuiera sur le centre de recherche, les groupes de projet ad hoc et les réseaux de définition des politiques et consultera les parties prenantes.

6. La CEE prévoit de participer activement au Sommet de 2013. Bien que les détails n'aient pas encore été réglés, un certain nombre d'idées sont examinées pour y mettre en lumière les travaux de la CEE sur les transports. Parmi les sujets qui seront les plus vraisemblablement présentés, figurent non seulement les études les plus récentes de la CEE sur l'indice du développement des transports, sur les différences culturelles et la sécurité routière, ainsi que sur les casques de motocycliste, mais aussi les résultats du projet relatifs aux liaisons de transport Europe-Asie, les retombées des travaux relatifs au Programme d'action d'Almaty pour les pays en développement sans littoral, les travaux sur l'uniformisation du droit ferroviaire et les résultats des activités récentes du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) en matière de transport urbain et de mobilité durable.

7. En mai 2012, le FIT a publié un ouvrage intitulé *Perspectives des transports 2012 – Des transports sans rupture au service d'une croissance verte*, dans lequel sont examinés un certain nombre de scénarios plausibles, notamment en ce qui concerne l'incidence potentielle en milieu urbain de politiques de prix et de mobilité moins axées sur l'automobile. En mai 2012 également, le FIT a publié un recueil d'études de cas sur le thème des transports sans discontinuité intitulé *Seamless Transport: Case Study Compendium*, dans lequel des pays membres et des organisations internationales œuvrant dans le domaine des transports ont présenté, à titre de contribution au Sommet de 2012, des exemples de bonnes pratiques en matière de fluidité des transports. Les études de cas soumises par les pays portaient sur tous les modes de transport et mentionnaient plusieurs méthodes d'action, notamment l'investissement dans les infrastructures, les accords intersectoriels, les initiatives réglementaires, les innovations technologiques et les liaisons intermodales. En septembre 2012, le FIT a en outre publié un ouvrage intitulé *Évolution des transports 1970-2010*, qui présente des données sur les tendances dans le secteur des transports, avec notamment des chiffres à jour sur les conséquences de la récente crise économique.

8. Au cours de l'année 2012, le FIT a publié plusieurs notes d'information. La note intitulée *Electric Cars: Ready for prime time?* met en évidence les coûts que représente, pour les consommateurs et la société, l'achat de véhicules électriques à batterie au lieu de véhicules équivalents à combustible fossile et on y évalue la pertinence des subventions à l'achat. Elle est fondée sur une comparaison détaillée des coûts des véhicules actuellement en vente sur le marché français et on y examine l'incidence de la «prime» de 5 000 euros versée pour l'achat de véhicules électriques. Dans la note intitulée *Smart Grids and Electric Vehicles: Made for each other?*, On examine la capacité des réseaux intelligents et des véhicules électriques à modifier et améliorer les réseaux électriques à l'échelle mondiale. Enfin, dans la note intitulée *Towards Seamless Public Transport*, publiée à la suite du séminaire organisé avec le concours de l'Institut coréen des transports, on étudie les points de vue de l'utilisateur, du transporteur et du gouvernement et on dégage plusieurs conclusions utiles pour l'élaboration des politiques.

9. Le Groupe de travail des transports routiers de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a pour responsabilité première de régler les questions relatives au système du contingent multilatéral, et est également chargé de la question des aspects régionaux du transport routier. En 2012, le Groupe a poursuivi ses travaux

ordinaires de gestion du contingent multilatéral d'autorisations de transport de marchandises. Il supervise la distribution des autorisations par les pays membres et contrôle le respect des contingents en vigueur. Le dernier manuel de la CEMT relatif au contingent multilatéral, publié en 2009, présente de nouveaux modèles d'attestation, notamment d'attestation de conformité aux normes techniques concernant les émissions sonores et polluantes et aux normes de sécurité pour un véhicule à moteur «EURO III sûr», «EURO IV sûr» ou «EURO V sûr»; d'attestation de conformité aux normes de sécurité pour remorque; et d'attestation de contrôle technique pour les véhicules à moteur et les remorques. En outre, le manuel comprend une brève description des objectifs du système de contingent multilatéral et un aperçu de ses principales règles de fonctionnement. Le manuel sera révisé après l'introduction dans le système de la catégorie de véhicules EURO VI en 2014. Comme l'en ont chargé les ministres, le Groupe étudie également des possibilités de développement futur du système de contingent multilatéral et sa restructuration en vue de l'adoption d'un nouveau contingent multilatéral d'autorisations accordées aux pays membres à compter de 2013. Le Groupe élabore également une stratégie à long terme, fondée sur les lignes directrices arrêtées en 2005 et sur des déclarations faites précédemment par les ministres. Le Groupe de travail des transports routiers a relancé ses travaux sur les aspects sociaux du transport routier, en mettant l'accent sur quatre domaines spécifiques: i) accès à la profession; ii) temps de conduite et de repos; iii) classification des infractions; et iv) formation des conducteurs. Avec le concours de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et de la Commission européenne (CE), un sous-groupe élabore actuellement un cadre relatif à cette activité pour les deux prochaines années, dont l'objectif est de promouvoir des transports de la plus haute qualité sur le plan social, en tant que l'un des principaux piliers du développement du système de contingent multilatéral.

10. À cet égard, il convient de rappeler que, conformément à son mandat, le Groupe de travail des transports routiers de la CEE (SC.1) appelle les pays membres à: i) promouvoir la facilitation et le développement du transport international par route (marchandises et voyageurs) par une harmonisation et une simplification des prescriptions et des règles y relatives ainsi que des procédures administratives et de la documentation auxquelles ce transport est soumis; et ii) promouvoir l'harmonisation de mesures fiscales et autres en vue d'éviter toute pratique discriminatoire dans le transport routier international. Une étude récente menée par la CEE sur l'ouverture des marchés du transport international routier de marchandises dans la région de la CEE contribue utilement à promouvoir aussi la concertation dans ce contexte. Il faudra s'attacher tout particulièrement à tirer parti des synergies possibles entre les travaux en cours du Groupe de travail de la CEE (SC.1) et les nouvelles activités prévues pour le Groupe de travail des transports routiers de la CEMT.

11. Dans le domaine de la sécurité routière, un mémorandum d'accord visant à établir une nouvelle base de données sur la sécurité routière dans les 20 pays parties à l'Observatoire ibéro-américain de la sécurité routière (OISEVI) a été signé en juin 2012 lors du troisième Congrès ibéro-américain sur la sécurité routière (CISEV). La base de données, dénommée IRTAD-LAC, constituera une extension de la base de données IRTAD du FIT à la région de l'Amérique latine et des Caraïbes. Cette base de données sera créée avec le soutien du Mécanisme mondial pour la sécurité routière de la Banque mondiale et sera alimentée par les organismes de sécurité routière d'Amérique du Sud, d'Amérique centrale et des Caraïbes. La base de données rendra publics des indicateurs permettant de suivre et de comparer les progrès réalisés en matière de réduction du nombre de décès et de graves traumatismes liés aux accidents de la route dans cette région. Ce projet facilitera la coopération entre les pays participants et constituera une étape importante sur la voie de l'amélioration progressive de la collecte et de l'analyse de données dans la région. IRTAD-LAC contribuera à la réalisation, dans la région, des objectifs de la Décennie

d'action pour la sécurité routière proclamée par l'Organisation des Nations Unies en mai 2011.

12. En avril 2012, a été publié le rapport annuel 2011 de l'IRTAD, donnant un aperçu des indicateurs en matière de sécurité routière dans 32 pays pour l'année 2010, ainsi que des chiffres provisoires pour 2011. Le rapport présente sommairement les mesures nationales de sécurité adoptées récemment et contient des données détaillées relatives à la sécurité ventilées par usager de la route, lieu et âge. Cette édition met en lumière les contributions apportées à l'élaboration des politiques de sécurité routière par l'IRTAD en 2011 et comprend des informations détaillées sur les objectifs et les stratégies nationales de chaque pays membre, notamment les nouvelles stratégies en cours d'élaboration dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière.

13. Un rapport sur la sécurité des cyclistes passe en revue les conclusions d'études récentes et présente des exemples tirés d'enquêtes sur la sécurité des cyclistes effectuées par des pays membres du FIT et de l'OCDE. Le rapport traite des principaux problèmes liés à la sécurité des cyclistes dans le cadre d'une réflexion plus large sur la santé, la sécurité et le cyclisme. On y examine tout l'éventail des incidences sur la santé, ainsi que les éléments critiques indispensables pour évaluer des politiques en faveur du vélo. On y propose également une piste pour élaborer des politiques en matière de cyclisme et de sécurité routière en vue de maximiser les avantages sur le plan de la santé. On y étudie ensuite la manière dont les autorités nationales, régionales et locales élaborent, favorisent ou orientent les politiques relatives au vélo. En outre, on y présente une analyse détaillée des caractéristiques des accidents de vélo dans plusieurs pays, ainsi qu'une comparaison à jour des facteurs liés aux accidents de vélo dans les pays ayant répondu aux enquêtes et on y traite des incidences qui en découlent sur le plan des politiques. Enfin, on y recommande un certain nombre de mesures relatives à la configuration des rues, des intersections et des croisements qui permettraient d'améliorer la sécurité.

14. Des experts gouvernementaux, des chercheurs, des institutions financières internationales et des concepteurs de projet se sont réunis en septembre 2012, à l'occasion d'une table ronde sur les partenariats public-privé pour financer les infrastructures de transport afin de discuter de la gestion des risques et de nouveaux modèles de financement. La table ronde visait à enrichir la base de connaissances utiles pour élaborer des politiques en étudiant les sources et mécanismes de financement les mieux adaptés à des situations spécifiques et en réfléchissant à la manière de répartir différents types de risques et de réduire autant que possible les déséquilibres et les comportements stratégiques. Les discussions ont notamment porté sur les améliorations que de nouvelles méthodes de financement pourraient apporter aux partenariats public-privé. L'objectif de la table ronde était d'enrichir la base de connaissances utiles pour élaborer des politiques dans le cadre de la préparation du Sommet de 2013 sur le financement des transports.

15. Le Forum a également participé à l'organisation de la conférence «Infrastructures de transport 2012», qui s'est tenue à Paris en novembre 2012. Il y a été débattu des nouvelles priorités des gouvernements en matière d'infrastructures de transport et des critères à appliquer pour classer par ordre de priorité les projets concurrents, ainsi que des effets des décisions prises en la matière sur les différents acteurs. En outre, les participants ont réfléchi à la manière d'assurer le développement futur des réseaux de transport dans un contexte marqué par d'importantes contraintes budgétaires.

16. Le Comité conjoint de recherche sur les transports de l'OCDE et du FIT a envisagé de créer un groupe de travail d'évaluation des politiques pour une transition à long terme vers des transports durables. Ce groupe de travail serait chargé d'évaluer les politiques relatives aux changements climatiques et aux transports durables dans les États membres afin que des informations soient échangées sur les pratiques actuelles d'évaluation, sur les dernières avancées méthodologiques et sur les changements de priorité dans les politiques

qu'ont fait ressortir des études récentes. Les réunions du groupe de travail devraient permettre un échange accru de données d'expérience internationales en ce qui concerne l'élaboration des politiques nationales de réduction des émissions de CO₂ et des principes sur lesquels les pratiques d'évaluation sont fondées. À cet égard, il ne faut pas oublier que, dans le cadre du projet mondial relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (dénommé ForFits), déjà bien avancé, qui est financé par le Compte de l'ONU pour le développement et piloté par la CEE, une méthode de mesure des émissions de CO₂ générées par les transports intérieurs liée à un simulateur (convertisseur) des politiques de transport est sur le point d'être établie afin d'observer les effets que peuvent avoir les mesures de politique générale et d'autres mesures touchant les transports. Il serait donc souhaitable que le FIT se penche sur d'autres modes de transport que le transport intérieur afin de favoriser les synergies et d'éviter les doublons.

17. La section des statistiques du Forum international des transports continue d'améliorer le traitement, la collecte et la diffusion des données sur différents fronts. Des mesures ont été prises afin d'élargir la couverture statistique, d'actualiser plus souvent les données et d'améliorer la pertinence, la cohérence, l'accessibilité et la facilité d'utilisation des données. Un des objectifs est également de renforcer la coopération internationale avec d'autres fournisseurs de données statistiques. Les activités récentes sont axées sur l'amélioration des statistiques relatives aux dépenses d'infrastructure de transport et la mise à jour des données sur les redevances et taxes routières, ainsi que sur l'élaboration d'indicateurs d'efficacité des transports. Les statistiques relatives aux investissements dans les infrastructures de transport et à leur entretien sont fondées sur une enquête réalisée annuellement sur l'investissement brut total relatif aux routes, au rail, aux voies navigables, aux ports maritimes et aux aéroports, compte tenu de toutes les sources de financement, ainsi que sur les dépenses d'entretien financées par les administrations publiques. Un rapport dans lequel figureront les chiffres pour 2011 sera publié en mai 2013. Les indicateurs d'efficacité des transports sont également un aspect sur lequel il faut développer les activités. L'objectif de ce projet est de mener une étude exploratoire afin d'élaborer des indicateurs d'efficacité des transports qui puissent être partagés avec la communauté internationale en vue de mettre au point et comparer les politiques des transports.

18. La table ronde du FIT sur les tendances à long terme de la demande de transports (tenue à Paris en novembre 2012) a été organisée pour faire mieux comprendre aux conducteurs les changements qui se produisent dans le transport de voyageurs et d'en examiner les incidences. L'élaboration de politiques de transport efficaces, qui incluent notamment mais non exclusivement la planification du développement des infrastructures, requiert une analyse de l'évolution probable de la demande de transports. Des signes forts montrent que le lien étroit entre la demande agrégée de transports de voyageurs, le PIB par habitant et la croissance démographique s'affaiblit dans les pays avancés. La table ronde s'est intéressée à ce phénomène et a tenté d'en examiner toutes les causes possibles et de déterminer si cette évolution est transitoire ou permanente.

19. Le plan d'action pour la période 2012-2015 de l'Initiative mondiale pour les économies de carburant a été publié en avril 2012. Ce document présente les plans établis par le FIT, en tant que partenaire de l'Initiative mondiale, en vue de poursuivre la réduction de la consommation de carburant. En coopération avec les gouvernements, l'industrie et la société civile, le FIT poursuit les efforts de sensibilisation et continue de combler les lacunes dans les données et la compréhension concernant cette question. Une plus grande attention sera accordée au soutien pratique au niveau national et aux programmes de formation. Ce document définit la voie à suivre pour réaliser cet objectif au cours des trois prochaines années.

20. La CEE et le FIT (ainsi que la CEMT auparavant) ont entretenu une longue et fructueuse collaboration dans de nombreux domaines du développement du secteur des transports. Tous deux ont profité de cette étroite collaboration, qui a permis d'éviter les doublons et les chevauchements. Il semble néanmoins que, compte tenu des faits nouveaux, les deux institutions, ainsi que les gouvernements participants, devraient se concerter davantage et redoubler d'efforts afin de consolider les synergies établies par le passé. Par exemple, le groupe de travail du FIT chargé d'évaluer les politiques à long terme de transition vers des transports durables pourrait grandement tirer parti des travaux et des résultats du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et, en particulier, du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux, ainsi que du projet ForFits en cours, dans le cadre duquel est développée une méthode d'évaluation des émissions de CO₂ générées par les transports intérieurs faisant appel à un simulateur (convertisseur) des politiques de transport et proposant de nouvelles mesures pour réduire les émissions. Malgré une excellente et étroite collaboration entre la CEE (Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) et Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)) et le FIT, une amélioration de la coordination dans le cadre du développement des statistiques (avec IRTAD) et des bases de données relatives à la sécurité routière semble justifiée. En vue de l'élaboration d'indicateurs d'efficacité des transports, le FIT pourrait en outre tirer des enseignements du projet de la CEE sur l'indice de développement des transports, qui vient d'être achevé.

21. De même, dans le cadre des préparatifs du sommet du FIT à venir, les travaux menés par la CEE sur divers aspects du financement des infrastructures de transport pourraient également être utiles. Dans ce contexte, il convient de mentionner la publication du Plan directeur des projets TEM et TER (rapport final), qui contient des renvois méthodologiques utiles sur le financement des infrastructures routières et ferroviaires; les conclusions de la Conférence sur le financement du développement des infrastructures de transport par route et par rail, tenue conjointement par la CEE et l'OSCE à Vienne en 2010; des études méthodologiques, notamment les suivantes intitulées «Analyse socioéconomique coûts-avantages: Série de lignes directrices pour l'évaluation des projets» et «Méthode de base pour la définition de critères communs concernant les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et la qualité de service sur les réseaux d'infrastructure». En outre, il serait bon, pour les travaux à venir du FIT sur la circulation à vélo et les politiques connexes, de resserrer la collaboration avec le PPE-TSE et le programme européen conjoint de la CEE et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) portant sur différents aspects de la circulation à vélo et sur les recommandations visant à promouvoir ce mode de transport bon pour la santé et l'environnement en milieu urbain en tant que solution de remplacement des transports en voitures particulières.

22. Étant donné que, depuis la dissolution, en 2006 et 2007, des groupes de travail de la CEMT qui œuvraient dans les domaines pertinents, les États membres de la CEE ont transféré un certain nombre de tâches aux groupes de travail pertinents de la CEE, il est encore plus important d'examiner les possibilités de renforcer les synergies entre le CTI et ses groupes de travail, d'une part, et entre le CTI et les groupes d'experts du FIT, d'autre part.