


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Genève, 7-9 septembre 2015

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-6	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	7	3
III. Atelier sur les couloirs routiers et ferroviaires en Europe et en Asie (point 2 de l'ordre du jour)	8-12	3
IV. Atelier sur la vulnérabilité et la sécurité des infrastructures de transport essentielles (point 3 de l'ordre du jour)	13-17	7
V. Liaisons entre ports et arrière-pays (point 4 de l'ordre du jour)	18-21	9
VI. Suivi des faits nouveaux concernant les réseaux de transport paneuropéens (point 5 de l'ordre du jour)	22-26	9
A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès accomplis dans le cadre de la mise en place du Réseau transeuropéen de transport	22	9
B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen	23-26	10
VII. Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour)	27-32	11
A. Rapport du Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO)	27-28	11
B. Réseau de transport euro-méditerranéen	29	12
C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée	30	12

GE.15-19238 (F) 100316 150316



* 1 5 1 9 2 3 8 *

Merci de recycler



D.	Projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar : rapport sur les activités menées pendant la période 2006-2013 et programme proposé pour la période 2013-2015	31-32	12
VIII.	Liaisons de transport Europe-Asie (point 7 de l'ordre du jour).....	33-37	12
A.	Avancement des activités menées au titre des liaisons de transport Europe-Asie	33-36	12
B.	Autres initiatives en matière de transport entre l'Europe et l'Asie	37	13
IX.	Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (point 8 de l'ordre du jour).....	38-40	13
X.	Mobilité urbaine et transports publics (point 9 de l'ordre du jour)	41-45	14
XI.	Changements climatiques et transports (point 10 de l'ordre du jour).....	46-52	15
A.	Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport.....	46-48	15
B.	Atténuation des effets des changements climatiques : outil ForFITS de la CEE..	49-50	16
C.	Gaz d'échappement des moteurs diesel	51-52	16
XII.	Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 11 de l'ordre du jour).....	53-69	16
A.	Tendances et économie des transports sur la période 2012-2013 : mobilité urbaine et transports publics urbains durables	53-54	16
B.	Tendances et économie des transports sur la période 2013-2015 : financement des infrastructures de transport	55-56	17
C.	Tendances et difficultés pour les transports routiers.....	57-59	17
D.	Tendances et difficultés pour les transports ferroviaires.....	60-62	18
E.	Tendances et difficultés pour les transports par voie navigable.....	63-66	18
F.	Analyse des statistiques de la CEE sur les transports	67-69	19
XIII.	Assistance technique aux pays en transition (point 12 de l'ordre du jour).....	70-72	19
XIV.	Transport et compétitivité (point 13 de l'ordre du jour).....	73-77	20
XV.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 14 de l'ordre du jour).....	78	21
XVI.	Programme de travail et évaluation biennale pour 2016-2017 (point 15 de l'ordre du jour).....	79-80	21
A.	Projet de programme de travail et évaluation biennale pour 2016-2017	79	21
B.	Projet de plan de travail pour la période 2016-2020.....	80	21
XVII.	Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour).....	81	21
XVIII.	Dates de la prochaine session (point 17 de l'ordre du jour)	82	21
XIX.	Adoption du rapport (point 18 de l'ordre du jour).....	83	22
Annexes			
I.	Programme de travail modifié et évaluation biennale pour 2016-2017.....		23
II.	Plan de travail modifié pour 2016-2020.....		30

I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a tenu sa vingt-huitième session du 7 au 9 septembre 2015, sous la présidence de M. Kristof Schockaert (Belgique). Des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants y ont pris part : Allemagne, Belgique, Chypre, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Grèce, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suède, Suisse, Turquie, Turkménistan et Ukraine.
2. Un représentant de l'Union européenne était présent.
3. Les institutions spécialisées et organismes des Nations Unies ci-après étaient également représentés : Bureaux centraux des projets TEM et TER de la CEE.
4. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Banque asiatique de développement, Banque islamique de développement (BID), Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Commission du Danube (CD), Commission intergouvernementale TRACECA, Groupe de la Banque mondiale, Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO), Organisation de coopération économique (OCE) et Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Fédération routière internationale, Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des transports publics (UITP) et Union internationale des transports routiers (IRU).
6. Ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : Attica Tollway Operations Authority, European Service Institute, Kapsch TrafficCom AG et JSC « PLASKE ».

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

Documents : ECE/TRANS/WP.5/57 et ECE/TRANS/WP.5/57/Corr.1.

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.5/57 et ECE/TRANS/WP.5/57/Corr.1).

III. Atelier sur les couloirs routiers et ferroviaires en Europe et en Asie (point 2 de l'ordre du jour)

Document : document informel n° 1.

8. Le secrétariat a souhaité la bienvenue aux participants à l'atelier et a mis en évidence les défis que posait le développement des couloirs de transport. Il a également souligné l'importance de la mise en place d'une infrastructure de transport moderne et bien conçue, ainsi que de la mise en œuvre de mesures « douces », notamment les conventions de l'ONU, afin de faciliter le franchissement des frontières. En outre, l'absence de coopération entre les différentes parties prenantes et initiatives pour le développement de couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie a été mentionnée comme étant l'une des principales difficultés à surmonter à l'avenir.
9. Les participants :
 - a) Ont pris note des initiatives qui existent et sont en cours de mise en œuvre entre l'Europe et l'Asie en ce qui concerne le développement de couloirs de transport :

- Le réseau central de transport RTE-T de la Commission européenne (CE), qui compte neuf grands couloirs. Un plan de travail a été établi pour chaque couloir (et approuvé en juin 2015) ; il présente l'état actuel de l'infrastructure physique, un calendrier pour l'élimination des obstacles physiques, techniques, opérationnels et administratifs, et un aperçu des ressources financières (ressources de la CE, internationales, régionales, nationales et locales, fonds publics et privés) ;
- Le réseau routier et ferroviaire de l'OCE dans la région de l'Asie centrale, qui comprend huit couloirs de transport routier et six couloirs de transport ferroviaire. Un projet a été lancé en 2009 en coopération avec la BID afin d'assurer la mise en œuvre de l'Accord-cadre de l'OCE sur le transport en transit ;
- L'OSJD a recensé 13 couloirs ferroviaires entre l'Europe et l'Asie. Un mémorandum d'accord sur la coopération dans le domaine du développement technique, opérationnel et commercial a été établi pour chaque couloir ferroviaire, en vue d'être signé par les différentes parties prenantes ;
- L'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est a mis en place un réseau complet qui fait partie du réseau RTE-T et comprend huit couloirs routiers et sept couloirs ferroviaires. Un groupe de travail spécialisé dans la facilitation des transports a été créé pour suivre la mise en œuvre des mesures douces et chaque couloir fait l'objet d'initiatives particulières ;

Couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie



Source : CEE, Division des transports.

- Six grands couloirs de transport ont été inventoriés dans le cadre du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC). La stratégie de facilitation des transports et du commerce à l'horizon 2020 (projets et tâches prioritaires) élaborée dans le cadre du Programme englobe 108 projets de financement d'infrastructures de transport et 49 projets d'assistance technique ;
- L'un des objectifs de la CEMN est de mettre en place un réseau de transport fonctionnel entre ses États membres. À cette fin, l'Organisation contribue à l'avancement du projet d'autoroute périphérique de la mer Noire, à savoir un axe à quatre voies sur 7 500 kilomètres environ, destiné à relier les États membres entre eux ;
- Deux grands couloirs ont été recensés dans le cadre du Programme TRACECA (couloir Europe-Caucase-Asie). Le Forum international de l'investissement, établi au titre du Programme, est une plateforme permanente qui favorise des relations directes et suivies entre le Programme et les investisseurs ;
- Trois grands axes de transport ont été dénombrés dans le cadre de la Nouvelle initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie (NELTI) de l'IRU. Quatre caravanes ont suivi les parcours correspondants, ce qui a permis d'obtenir des résultats concrets et de faire des recommandations ;
- Le CETMO a relevé sept couloirs de transport, dont six font partie des couloirs RTE-T. Un plan d'actions horizontales a été établi pour le couloir transmaghrébin de transport multimodal ;
 - b) Ont admis que même si de nombreuses initiatives existent et sont en cours de mise en œuvre aux fins du développement de couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie, la coopération entre ces initiatives était très réduite, voire inexistante ;
 - c) Ont noté que la Chine (notamment) concurrençait désormais l'Europe depuis qu'elle avait lancé son initiative « une ceinture, une route » ;
 - d) Ont relevé que les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe devaient bénéficier d'un taux de croissance parmi les plus élevés au cours des décennies à venir ;
 - e) Ont fait observer qu'il était essentiel d'envisager des plans de développement des transports entre l'Europe et l'Asie à long terme et sur de longues distances, afin de mettre en place un réseau de transport intégré et efficace qui englobe tous les modes de transport ;
 - f) Ont estimé qu'il était également essentiel d'envisager de nouvelles technologies, de sorte que les opérations de transport entre les deux continents soient plus économiques, plus écologiques et plus sûres ;
 - g) Ont relevé que le transport ferroviaire international n'était pas compétitif en raison d'un certain nombre d'obstacles, notamment des infrastructures insuffisantes, des tarifs non concurrentiels, l'existence de deux régimes juridiques, voire plus, et des retards au passage des frontières ;
 - h) Ont noté que, d'après des données présentées par l'IRU, 57 % du temps de transport par route était perdu au passage des frontières et que 38 % des coûts de transport correspondaient à des taxes non officielles ;
 - i) Ont reconnu que la mise en place de couloirs de transport faciliterait la circulation internationale des marchandises, des services, des personnes, des capitaux, des informations et du savoir, compte tenu :
 - Des moyens régionaux de connexion, y compris pour les infrastructures ;

- De la facilitation et de la libéralisation des échanges commerciaux et des investissements, grâce à la simplification, à l'harmonisation et à l'unification des politiques, des cadres réglementaires et des procédures ;
- De la mobilisation de ressources techniques et financières aux fins de la mise en œuvre de projets de coopération et d'intégration régionales ;

j) Ont constaté que les couloirs de transport pouvaient avoir une incidence sur la répartition de l'activité économique et le développement à l'échelle des régions et pouvaient contribuer à réduire la pauvreté et à favoriser une croissance équitable pour les raisons suivantes :

- Les couloirs facilitent les échanges et de la sorte stimulent la croissance économique et donnent accès à de nouveaux marchés ;
- Ils peuvent favoriser la mobilité et faciliter l'accès à l'éducation, aux soins de santé et à d'autres services ;
- Enfin, ils peuvent donner aux ménages pauvres de nouvelles possibilités en termes de consommation ;

k) Ont noté que les effets des changements climatiques sur les réseaux de transport devaient être pris en compte dans le choix des couloirs de transport et que des mesures d'adaptation à ces effets devaient être mises en œuvre durant les phases de construction ;

l) Ont constaté que les principaux obstacles au développement des couloirs de transport étaient les suivants :

- Des besoins de financement considérables ;
- Des coûts et des avantages différents entre pays voisins investissant dans une infrastructure commune ;
- Les pays sans littoral sont défavorisés sur le plan économique du fait qu'ils n'ont pas accès à des ports ;
- Les divergences entre les normes (en ce qui concerne par exemple la charge par essieu pour les camions) ou les lacunes des régimes de transit peuvent se traduire par des transbordements de marchandises imposés aux frontières, des garanties coûteuses ou encore des retours à vide.

10. L'atelier a permis de mettre en évidence la complexité des questions de fond liées à la mise en place de couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie et la nécessité d'approfondir l'analyse. Le Groupe de travail a apprécié les remarquables exposés des intervenants et a jugé qu'ils étaient riches en informations et particulièrement intéressants.

11. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un document officiel à partir des contributions reçues par les experts et des débats de l'atelier qui avaient porté sur le développement des infrastructures de transport le long des couloirs Europe-Asie, en vue de son examen par le Groupe à sa prochaine session. Ce document devrait également comporter des propositions relatives à de nouvelles mesures que le Groupe pourrait prendre sur la question.

12. On trouvera sur le site Web de la CEE, à l'adresse http://www.unece.org/trans/main/wp5/workshop_rail_road_couloirs_europe_asia.html, le détail des travaux menés dans le cadre de l'atelier, les exposés et tous les documents relatifs à l'atelier.

IV. Atelier sur la vulnérabilité et la sécurité des infrastructures de transport essentielles (point 3 de l'ordre du jour)

Document : document informel n° 2.

13. S'appuyant sur le mandat du Comité des transports intérieurs (CTI), selon lequel la Division devrait poursuivre ses travaux visant à renforcer la sûreté des transports intérieurs, notamment en organisant des manifestations propices à l'échange d'informations et de bonnes pratiques, le Groupe de travail a organisé un atelier sur la vulnérabilité et la sécurité des infrastructures de transport essentielles. Les conclusions de cet atelier devraient servir de contribution au Forum sur la sûreté des transports intérieurs du CTI.

14. Les attaques terroristes et les activités criminelles peuvent toutes désorganiser les infrastructures dont nous dépendons dans notre vie quotidienne. Ces infrastructures, souvent appelées « infrastructures essentielles », comprennent des installations de transport allant des nœuds intermodaux et plateformes logistiques aux ponts et tunnels ferroviaires et routiers. Des représentants de gouvernements et d'organisations internationales (le programme de l'atelier figure dans le document informel n° 2) spécialisés dans la sûreté des infrastructures de transport ont fait part de leur expérience et de leurs bonnes pratiques concernant les moyens de renforcer cette sûreté.

15. Au cours de l'atelier, les participants :

a) Ont noté, au sujet de la sûreté des chemins de fer, que des directives spécifiques devraient être élaborées, notamment pour la conception des gares, afin :

- De mieux protéger les usagers des chemins de fer du terrorisme et de la criminalité ;
- De sensibiliser les concepteurs, les planificateurs, les architectes et autres acteurs concernés ;
- De fournir des conseils de base en matière de sécurité ;
- De s'assurer que les parties prenantes sont bien celles dont on a besoin ;
- De prendre des mesures efficaces et économiques en ce qui concerne la sécurité ;

b) Ont noté que les considérations suivantes devraient être prises en compte lors de la conception des infrastructures :

- Concevoir des bâtiments offrant une résistance déterminée aux explosions ;
- Utiliser des vitres en verre feuilleté, de façon à réduire les blessures dues aux éclats de verre ;
- Utiliser des revêtements qui ne se brisent pas et ne se détachent pas en cas d'explosion ;
- Prévoir des obstacles pour tenir à l'écart les véhicules piégés (chaque mètre de distance compte) ;
- Contrôler l'accès aux espaces interdits au public et mettre en place des portes et des verrous conçus pour résister aux intrus ;
- Aménager des aires de stationnement pour le personnel et le public situées à l'écart des lieux très fréquentés et des lieux sensibles ;
- Placer le service des objets trouvés à l'écart des lieux très fréquentés, idéalement à proximité du périmètre de l'infrastructure ;
- Protéger le périmètre des gares contre tout accès non autorisé et réduire autant que possible le nombre des entrées ;

- Prévoir un accès pratique pour les services d'urgence ;
- c) Ont été d'avis que les mesures de sécurité devraient être prises à la lumière d'une évaluation des risques et qu'il était important de bien choisir les parties prenantes pour garantir le succès du projet ;
- d) Ont relevé que l'Organisation maritime internationale (OMI) avait élaboré un Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et ont estimé qu'un code similaire devrait être élaboré pour les transports par voie navigable. Les participants à l'atelier ont également suggéré que la CEE, et en particulier le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), prenne des initiatives sur ce point ;
- e) Ont estimé que la mise en œuvre d'un dispositif efficace pour la sécurité des transports devrait être fondée sur :
 - L'élaboration d'un cadre juridique intégré ;
 - La détermination des menaces pesant sur les transports ;
 - La classification des infrastructures et des véhicules ;
 - L'évaluation de la vulnérabilité des infrastructures et des véhicules ;
 - L'élaboration de prescriptions en matière de sécurité ;
 - L'élaboration et la mise en œuvre de plans pour la sécurité ;
 - L'élaboration d'un cadre de formation et de certification professionnelles ;
 - Le contrôle et la surveillance ;
 - L'établissement d'un système national d'information ;
 - Des technologies de certification ou de sécurisation ;
- f) Ont reconnu que certains systèmes mis en œuvre pour la sécurité des infrastructures essentielles pouvaient laisser passer des activités illicites, ce qui se traduisait par des défaillances systémiques majeures et compromettait la stabilité financière, la sécurité et la sûreté ;
- g) Ont noté que les défauts des systèmes de sécurité pouvaient être les suivants :
 - Le coût des systèmes employés pour surveiller de grands espaces ;
 - La complexité et la diversité des systèmes employés ;
 - Le manque d'efficacité et de fiabilité ;
 - L'absence de la précision requise pour détecter les activités illicites ;
 - La difficulté à coordonner les activités de surveillance et de suivi aux niveaux national et transnational ;
 - La non-conformité des systèmes avec les politiques et les valeurs sociales de l'UE en matière de protection de la vie privée.

16. Le Groupe de travail a pris note des exposés présentés par les experts. Il a remercié ceux-ci pour leur participation et a demandé au secrétariat de veiller à ce que les résultats de l'atelier servent de contribution au Forum sur la sûreté des transports intérieurs du CTI.

17. On trouvera le détail des travaux menés dans le cadre de l'atelier, les exposés et tous les documents relatifs à l'atelier sur le site Web de la CEE, à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/areas-of-work/trends-and-economics/activities/working-party-on-transport-trends-and-economics-wp5/events/transmainwp5workshop-vulnerability-security-critical-transport-infrastructure.html>.

V. Liaisons entre ports et arrière-pays (point 4 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.5/2015/3.

18. Le Groupe de travail a rappelé qu'à la session de l'année précédente il avait pris note de l'observatoire des liaisons entre ports et arrière-pays mis en place dans le cadre du programme MedNET (Réseau méditerranéen). Il a prié le secrétariat d'étudier la façon dont le Groupe pourrait coopérer plus activement avec le programme MedNET et son observatoire, et de lui présenter les résultats de cette étude à la prochaine session. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.5/2015/3, qui donne une vue d'ensemble de la structure et des services de l'observatoire. En outre, il a suivi l'exposé du secrétariat sur le travail accompli aux fins du développement des voies navigables et des liaisons avec les ports maritimes.

19. L'observatoire des liaisons entre ports et arrière-pays est une plateforme avancée sur le Web, destinée aux autorités portuaires et aux parties prenantes concernées, qui diffuse des informations pertinentes et promeut les meilleures pratiques, qui facilite les échanges de vues et qui enregistre des données sur les activités et les procédures relatives aux opérations portuaires. C'est une base de connaissances et un centre d'information complets sur les exigences administratives, les procédures logistiques, les opérations portuaires et les formalités douanières. L'observatoire permet de consigner et disséminer les meilleures pratiques, et de comprendre les paramètres techniques liés à l'efficacité des opérations portuaires, au moyen d'une base de données spécialisée, mais aussi de mettre en lumière les points forts et les points faibles de chaque port. En outre, il offre une plateforme de communication aux niveaux européen, national et régional, grâce à un groupe de discussion ouvert. L'observatoire permet aussi aux représentants des autorités portuaires de l'espace MED d'effectuer une évaluation en ligne de leur propre port.

20. Le Groupe de travail a noté que le programme MedNet s'était achevé en mai 2015. Il a également noté que le secrétariat avait déjà reçu des responsables de MedNet une confirmation officieuse de la prise en charge de l'hébergement, de l'administration et de l'extension à tous les pays de la CEE de l'observatoire des liaisons entre ports et arrière-pays. Toutefois, aucune confirmation officielle n'avait été reçue à ce jour.

21. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat, dans l'attente de la réponse officielle des responsables de MedNet, d'analyser la charge financière que représenteraient l'hébergement et l'administration de l'observatoire pour le secrétariat et d'en informer le Groupe de travail à sa prochaine session. En outre, le Groupe de travail a rappelé qu'il convenait de s'assurer de la coopération du Groupe avec d'autres groupes de travail de la CEE menant des activités connexes, notamment le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

VI. Suivi des faits nouveaux concernant les réseaux de transport paneuropéens (point 5 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° 3.

22. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la Commission européenne et a remercié celle-ci pour son exposé sur les progrès réalisés dans la mise en place du Réseau transeuropéen de transport. Il a invité la Commission à continuer à le tenir informé de ses activités relatives aux couloirs paneuropéens à sa vingt-neuvième session, en 2016.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.5/2015/4 et ECE/TRANS/WP.5/2015/5.

23. Le Groupe de travail a exprimé ses remerciements au chef du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) pour les renseignements actualisés fournis sur les activités menées dans le cadre du projet en 2014 et 2015, a réaffirmé son soutien au projet et a invité le chef du projet à le tenir informé des faits nouveaux relatifs au projet à sa vingt-neuvième session, en 2016.

24. Le Groupe de travail a pris note des activités menées en 2014 et 2015, à savoir :

a) Connectivité

- Intégration complète avec les réseaux et couloirs paneuropéens et asiatiques ;
- Coopération avec la Commission européenne, l'OSJD et le projet des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) ;
- Coopération dans la gestion des couloirs au-delà des frontières de l'UE ;
- Harmonisation du réseau à grande vitesse dans la région du projet TER, engagement d'un consultant et lancement du projet ;

b) Visibilité

- Élaboration d'une nouvelle page Web d'accueil pour le projet TER, comportant des informations actualisées ;
- Augmentation du nombre de pays participant au projet TER, et sélection des pays à contacter et devant éventuellement faire l'objet d'une visite ;

c) Renforcement des capacités

- Examen des possibilités de réaliser, en collaboration avec le projet LTEA, une étude exhaustive des flux de marchandises entre l'Asie et l'Europe, pour tous les modes de transport ;

d) Sécurité

- Collaboration avec la CEE en vue de mettre au point un questionnaire visant à obtenir une vue globale de tous les passages à niveau du réseau TER, y compris une évaluation des risques ;

e) Développement

- Mise en œuvre de la révision du Plan directeur du projet TER et présentation de rapports sur la question ;
- Élargissement de la collecte de données relatives au projet TER aux pays ne participant pas au projet (participants futurs potentiels) ;

f) Gestion

- Réinstallation du Bureau central du projet TER (élaboration et signature d'un nouvel accord avec un pays hôte parmi les États participant au projet) ;

- Élaboration du nouvel accord relatif à l'institution d'un fonds d'affectation spéciale pour le projet TER ;
- Organisation de deux sessions du Comité directeur du projet TER ;
- Organisation d'un atelier sur le projet TER à Istanbul.

25. Le Groupe de travail a remercié le Bureau central du projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) pour les renseignements actualisés fournis sur les activités menées dans le cadre du projet en 2014 et 2015, a réaffirmé son soutien au projet et a invité le chef du projet à le tenir informé des faits nouveaux relatifs au projet à sa vingt-neuvième session, en 2016.

26. Le Groupe de travail a pris note des activités menées en 2015, à savoir :

a) Le Comité directeur du projet TEM a tenu sa soixante-quatrième session le 15 avril 2015, à Genève. Le Directeur du projet, M. Andrzej Maciejewski, a présenté un rapport ainsi qu'un plan d'action pour 2015 comprenant l'élaboration des trois rapports sur la sécurité routière, le financement et la stratégie ;

b) Conformément au plan de travail adopté, un séminaire sur la gestion de la sécurité routière a eu lieu le 14 avril 2015, à Genève. Plus de 20 experts de pays participant au projet TEM et de l'Union européenne ont fait part de leurs expériences et discuté des meilleures pratiques et stratégies pour accroître la sécurité des infrastructures routières ;

c) Dans le cadre du volet V du programme iHEEP (International Highways Engineers Exchange Programme) ont lieu chaque année des échanges de connaissances et de savoir-faire entre ingénieurs des ponts et chaussées nord-américains et européens. Le programme iHEEP est une initiative des États-Unis d'Amérique, dont l'équivalent en Europe est le projet TEM. La coopération avec le programme iHEEP a débuté en 1993, et la vingt-deuxième réunion TEM/volet V du programme iHEEP s'est tenue à Gdansk (Pologne), du 14 au 17 juin 2015. Cette année, un séminaire était consacré à l'un des thèmes prioritaires du projet TEM, à savoir le financement des projets d'infrastructure routière. Des représentants de pays participant au projet TEM et du Département des transports de quatre États des États-Unis d'Amérique ont fait part de leurs expériences et de leurs meilleures pratiques en matière de financement de la construction, de la réfection et de l'entretien des routes.

VII. Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour)

A. Rapport du Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO)

Document : document informel n° 4.

27. Le représentant du CETMO a présenté le rapport des activités récentes du Centre d'étude, en vue de son examen par le Groupe de travail (document informel n° 4).

28. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du CETMO pour son rapport détaillé et a demandé à recevoir des renseignements actualisés sur les activités du CETMO à sa prochaine session, en 2016.

B. Réseau de transport euro-méditerranéen

29. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la Commission européenne et s'est félicité de l'exposé sur les progrès réalisés dans la mise en place du réseau de transport euro-méditerranéen. Il a invité la Commission à continuer de lui fournir des renseignements actualisés au sujet de ses activités relatives aux couloirs paneuropéens à sa vingt-neuvième session, en 2016.

C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée

30. Aucun rapport n'a été présenté.

D. Projet d'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar : rapport sur les activités menées pendant la période 2006-2013 et programme proposé pour la période 2013-2015

Document : document informel n° 5.

31. Le Groupe de travail a pris note du rapport sur le projet de liaison fixe Europe-Afrique par le détroit de Gibraltar, établi pour la session de 2015 du Conseil économique et social par la CEE et la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Il s'est également félicité de la précieuse contribution des Gouvernements espagnol et marocain, ainsi que de celle des deux sociétés d'ingénierie de ces pays qui dirigent les études de faisabilité du projet.

32. Le Groupe de travail a en outre noté que, dans l'une de ses résolutions, le Conseil économique et social avait prié la CEE et la CEA de lui présenter un nouveau rapport à sa session de 2017, et a demandé au secrétariat d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa trentième session, en 2017.

VIII. Liaisons de transport Europe-Asie (point 7 de l'ordre du jour)

A. Avancement des activités menées au titre des liaisons de transport Europe-Asie

Document : ECE/TRANS/WP.5/GE.2/26.

33. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et des faits récents concernant la phase III du projet LTEA (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/26). Le Groupe de travail a pris note des progrès accomplis par le Groupe d'experts dans ses travaux.

34. Le Groupe de travail a constaté que le Groupe d'experts avait encore beaucoup de travail à faire pour accomplir les tâches découlant de son plan de travail. Il a par conséquent approuvé la demande du Groupe d'experts relative à la prorogation de son mandat pour une nouvelle période d'un an, sous réserve de l'accord du CTI (février 2016) et du Comité exécutif de la CEE (EXCOM) (avril 2016). Si le CTI et le Comité exécutif acceptent la prolongation du mandat du Groupe d'experts, celui-ci devrait soumettre son rapport final à la trentième session du Groupe de travail, en 2017.

35. Le Groupe de travail a pris note de l'avis de la Fédération de Russie, à savoir qu'en raison de l'importance des travaux menés par le Groupe d'experts, celui-ci devrait les poursuivre au-delà de la période d'une année accordée au titre de la prolongation de son mandat, éventuellement sur la base d'un partage des coûts soumis à un accord entre les pays participants.

36. La Fédération de Russie, l'OSJD et l'UIC ont estimé que des efforts devraient être entrepris pour coordonner les différentes initiatives en faveur des couloirs de transport et que la CEE devrait se charger de cette coordination. Ils ont également considéré que ce travail devrait être mené sur la base de la résolution 69/213 sur le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 19 décembre 2014, et du document de réflexion établi par l'UIC sur la mise en place de couloirs de transport internationaux. Dans cette perspective, la Fédération de Russie a suggéré qu'une conférence internationale soit organisée afin de stimuler la coopération entre les différentes initiatives sur les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie.

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

37. Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué qu'une nouvelle loi fédérale sur le transport ferroviaire était entrée en vigueur dans son pays à compter du 1^{er} avril 2015. Cette loi, qui s'applique aux chemins de fer, comporte des définitions pour le matériel roulant, les conteneurs, le paiement des services directs ou indirects des compagnies de chemin de fer engagées dans des opérations de transport et les tarifs. Le représentant a également fourni des informations au sujet de la version révisée de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2015. Cette nouvelle version comprend des éléments nouveaux concernant la réforme des chemins de fer, la libéralisation des services de transport de marchandises, le transport international de fret dans le cas où de nombreux opérateurs peuvent réaliser des transports dans un seul État ou lorsqu'un même opérateur peut réaliser des transports dans de nombreux États. La nouvelle version comporte aussi de nouvelles règles pour les connexions entre les chemins de fer et les transbordeurs, ainsi que pour l'utilisation des technologies et des moyens d'échange électronique de documents.

IX. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (point 8 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.5/2015/2.

38. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session et au cours de l'atelier consacré aux bonnes pratiques et aux nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport, les participants s'étaient accordés à dire que l'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport était importante lorsqu'il s'agissait d'obtenir des coûts de construction réalistes et un programme d'investissement stable sans dérapage des coûts, et que cette analyse pouvait être utile pour estimer et maîtriser les coûts des projets.

39. Le Groupe de travail a examiné le document officiel ECE/TRANS/WP.5/2015/2, établi par le secrétariat sur la base des contributions reçues par les experts, qui contient le mandat d'un nouveau groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport.

40. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat. Il a approuvé la création du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport et le mandat du Groupe tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.5/2015/2, et a prié le secrétariat de soumettre ce mandat au CTI pour approbation à sa prochaine session.

X. Mobilité urbaine et transports publics (point 9 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.5/2015/6.

41. Le Groupe de travail a rappelé qu'au cours des trois dernières années il s'était penché sur la question de la mobilité urbaine et des transports publics durables en organisant un atelier sur le thème de la mobilité et des transports urbains au cours de sa vingt-cinquième session (3-5 septembre 2012) et en élaborant un rapport sur la mobilité urbaine et les transports publics durables, publié par la CEE en 2015.

42. En outre, au cours de sa soixante-seizième session (25-27 février 2014), le Comité des transports intérieurs avait encouragé les gouvernements et les municipalités à appuyer la poursuite des travaux de recherche de la CEE sur les transports et la mobilité en zone urbaine et avait suggéré d'inscrire cette question à l'ordre du jour du WP.5 (ECE/TRANS/240, par. 11). À sa soixante-dix-septième session (24-26 février 2015), le Comité avait également décidé d'examiner régulièrement les évolutions dans le domaine de la mobilité urbaine et des transports, et notamment la situation des interconnexions entre réseaux et services de transport urbains, régionaux, nationaux et internationaux, et avait demandé au WP.5 de suivre cette question (ECE/TRANS/248, par. 18).

43. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.5/2015/6, qui donne une vue d'ensemble des principales difficultés rencontrées en matière de mobilité urbaine et de transports publics.

44. Le Groupe de travail a également pris note des exposés de M. Andrea Chiappetta, Directeur des relations internationales à l'European Service Institute, et de M. Artur Perchel, Directeur pour l'Europe centrale et orientale à l'Union internationale des transports publics. Les deux intervenants ont fourni des informations appréciables sur un certain nombre de difficultés à surmonter en ce qui concerne la mobilité urbaine et les transports publics, et ont mis en évidence les domaines dans lesquels une coopération était envisageable entre le Groupe de travail et leur organisme, ou dans lesquels le Groupe de travail pouvait prendre des initiatives. Les points ci-après ont notamment été mentionnés :

a) La disponibilité de grandes masses de données, qui aide les centres de gestion du trafic à intervenir plus rapidement en cas d'accident ou de délestage. Les données considérées doivent être fournies dans un format ouvert, être mises à jour fréquemment et être accessibles aisément à toutes les personnes qui en ont besoin ;

b) La multiplication par deux de la part de marché des transports publics dans le monde d'ici à 2025 ;

c) La densification urbaine, l'évolution du nombre de véhicules et l'évolution de l'offre de transports publics ;

d) La part modale des transports publics, l'offre de transports publics par habitant, la densité urbaine, la motorisation et l'utilisation des véhicules, qui sont autant de facteurs de succès du report modal ;

e) Les principales tendances, à savoir la mobilité combinée, le partage de véhicule et le partage de vélo ;

f) Les tendances suivantes en ce qui concerne le financement des transports publics, à savoir une plus grande sophistication des tarifs, le développement de revenus commerciaux, le secteur privé intervenant dans le cadre de partenariats public/privé, et la contribution des bénéficiaires directs et indirects (récupération des plus-values foncières, par exemple) ;

g) L'étoffement de l'offre de transports publics, qui est nécessaire, mais insuffisante pour accroître la part modale de ceux-ci. Cette démarche doit être complétée par des politiques de gestion de la demande d'utilisation de véhicules privés (restrictions de stationnement ou péage urbain, par exemple). Elle doit également être accompagnée d'une planification et d'un aménagement urbains intégrés, visant à densifier les villes et à en réduire l'expansion.

45. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'European Service Institute, l'Union internationale des transports publics et le secrétariat, et a remercié les experts pour leur contribution. Il a demandé au secrétariat d'approfondir l'étude de la question en élaborant pour la prochaine session un document officiel rendant compte des débats qui avaient eu lieu et présentant éventuellement des propositions concernant des mesures à prendre.

XI. Changements climatiques et transports (point 10 de l'ordre du jour)

A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport

Document : ECE/TRANS/WP.5/GE.3/14.

46. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session il avait approuvé un mandat pour la poursuite des travaux 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 (ECE/TRANS/WP.5/2014/3). Suite à l'approbation de son mandat par le CTI et le Comité exécutif, le Groupe d'experts a tenu sa septième session, du 3 au 5 juin 2015. Au cours de cette session, le Groupe a examiné les résultats de la première phase, passé en revue les principales préoccupations et considérations s'agissant des effets des changements climatiques sur les réseaux de transport, et étudié et adopté son programme de travail.

47. Le programme de travail adopté comprend les tâches ci-après, entre autres :

a) Recenser, dans la région de la CEE, les réseaux de transport (routes, voies ferrées et voies navigables) d'importance internationale, en tenant compte de ceux qui sont essentiels en raison de leurs connexions avec des ports et avec des centres de transport intermodaux d'importance nationale ;

b) Recenser, dans la mesure du possible, les points les plus sensibles de ces réseaux et nœuds, en tenant compte de leur degré d'importance au niveau international ou national et des flux de marchandises et de passagers ;

c) Recenser et utiliser, si possible dans le cadre d'un système d'information géographique, les projections existantes concernant les divers effets des changements climatiques, tels que les inondations, les périodes de canicule ou de sécheresse (température), l'élévation du niveau des mers, les vents violents et le pergélisol ;

d) Mettre en évidence, si possible dans le cadre d'un système d'information géographique, les rapports entre les réseaux et nœuds de transport existants et les projections des effets des changements climatiques, dans le but de détecter les points sensibles dans la région de la CEE et de prévenir les risques extrêmes qui peuvent peser sur certaines infrastructures de transport intérieur ;

e) Faire des propositions concernant les activités connexes de l'organe auquel le Groupe d'experts rend compte, à savoir le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

48. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et a prié celui-ci de le tenir informé des éléments nouveaux sur la question lors de sa prochaine session.

B. Atténuation des effets des changements climatiques : outil ForFITS de la CEE

49. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'avancement en 2014 et 2015 du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), financé par le Compte de l'ONU pour le développement.

50. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées sur l'outil ForFITS et a réaffirmé qu'il soutenait la poursuite du développement de ForFITS. Il a prié le secrétariat de lui présenter à sa session suivante tous faits nouveaux pertinents.

C. Gaz d'échappement des moteurs diesel

Document : document de réflexion de la CEE.

51. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des faits nouveaux concernant le document de réflexion « Diesel engine exhausts: Myths and realities » (« Gaz d'échappement des moteurs diesel : mythes et réalités »), établi par le secrétariat.

52. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et a prié ce dernier de le tenir informé de tout élément nouveau sur la question lors de sa prochaine session.

XII. Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 11 de l'ordre du jour)

A. Tendances et économie des transports sur la période 2012-2013 : mobilité urbaine et transports publics urbains durables

Document : publication de la CEE.

53. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'avancement du document « Tendances et économie des transports sur la période 2012-2013 : mobilité urbaine et transports publics urbains durables », établi par le secrétariat à partir des contributions des pays. Le secrétariat a indiqué que le document avait été achevé et envoyé à l'imprimeur. Cette publication devait être distribuée à l'occasion de la prochaine session du CTI, en février.

54. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et a félicité celui-ci pour le travail accompli.

B. Tendances et économie des transports sur la période 2013-2015 : financement des infrastructures de transport

Document : ECE/TRANS/WP.5/2015/1.

55. Le secrétariat a apporté un complément d'information sur le thème du financement des infrastructures de transport pour la publication consacrée aux tendances et à l'économie des transports sur la période 2013-2015 (ECE/TRANS/WP.5/2013/3). Il a présenté le document officiel ECE/TRANS/WP.5/2015/1, qui comprend un questionnaire sur le financement desdites infrastructures. Il a souligné que comme certaines données d'origine devaient être incluses dans la publication, un questionnaire très court et concis devait être envoyé aux gouvernements en vue de recueillir des données actualisées sur de nouveaux projets concernant des infrastructures de transport dans la région de la CEE et sur le financement de ces projets.

56. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur la publication ci-dessus et le thème choisi pour celle-ci. Il a approuvé le questionnaire établi et a demandé au secrétariat de le distribuer à tous les États membres de la CEE et de lui rendre compte des faits nouveaux concernant la publication à sa prochaine session.

C. Tendances et difficultés pour les transports routiers

Document : document informel n° 6.

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

58. Il a fait remarquer que depuis 2009 il y avait une forte augmentation des immatriculations de camions dans les pays de l'OCDE, tandis que la situation était plutôt stable en ce qui concernait le PIB et le transport de marchandises par la route. Il a également souligné que les pays du groupe BRIC¹ avaient enregistré une nette augmentation des immatriculations de camions jusqu'en 2010, suivie d'une stabilisation. Il a rappelé que, d'après les principales conclusions de la Nouvelle initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie (NELTI) de l'IRU, 57 % du temps de transport était perdu au passage des frontières et 38 % des coûts de transport correspondaient à des taxes non officielles. Enfin, il a réaffirmé sa conviction que la mise en œuvre des instruments de facilitation des Nations Unies, notamment la Convention TIR et la Convention sur l'harmonisation, était essentielle pour que les marchandises passent les frontières dans les meilleures conditions.

59. Le Groupe de travail a remercié l'IRU pour son exposé sur les tendances et difficultés observées récemment dans le secteur des transports routiers et a invité cette dernière à lui rendre compte de l'évolution du secteur à sa vingt-neuvième session, en 2016.

¹ Brésil, Fédération de Russie, Inde et Chine.

D. Tendances et difficultés pour les transports ferroviaires

Document : document informel n° 7.

60. Le représentant de l'UIC, M. Airy Magnien, a présenté un exposé sur les tendances et les difficultés constatées dans le secteur des transports ferroviaires.

61. Pour cela, il s'est appuyé sur un rapport de synthèse de l'UIC contenant des données préliminaires annuelles recueillies sur tous les continents, notamment la longueur des lignes ferroviaires, le matériel roulant, les effectifs moyens, le nombre de trains-kilomètres (mesure de la performance), le trafic ferroviaire en nombre de voyageurs, en voyageurs-kilomètres, en tonnes et en tonnes-kilomètres, et le trafic des trains à grande vitesse. Il a fait observer qu'une augmentation de 7,2 % avait été enregistrée pour les voyageurs-kilomètres dans le monde entier entre 2007 et 2014. Toutefois, sur la même période, on avait relevé une diminution de 1,0 % et 2,8 % pour les tonnes-kilomètres et la longueur des lignes respectivement. S'agissant du nombre de voyageurs, on avait relevé une tendance à la hausse dans le monde, due à une plus grande fréquentation en Asie, en Océanie et au Moyen-Orient, et à une situation plutôt stable dans toutes les autres régions. S'agissant du transport de marchandises, la situation était stable depuis 2007. Pour les trains à grande vitesse, on dénombrait 144,6 milliards de voyageurs-kilomètres en Chine, 89,2 milliards de voyageurs-kilomètres au Japon et 50,7 milliards de voyageurs-kilomètres en France.

62. Le Groupe de travail a remercié l'UIC pour son exposé sur les tendances et difficultés observées récemment dans le secteur des transports ferroviaires et a invité cette dernière à lui rendre compte de l'évolution du secteur à sa vingt-neuvième session, en 2016.

E. Tendances et difficultés pour les transports par voie navigable

63. La secrétaire du Groupe de travail des transports par voie navigable, M^{me} Victoria Ivanova, a présenté un exposé sur les tendances et les difficultés constatées dans le secteur des transports par voie navigable.

64. Elle a fourni quelques données sur la longueur des voies de navigation intérieure des États membres de la CEE. En outre, elle a communiqué des statistiques sur le transport de marchandises par voie navigable dans la région de la CEE, en faisant observer que dans la plupart des pays on constatait une diminution du trafic national et du trafic de transit. Une augmentation importante du fret transporté par voie navigable avait été relevée en 2010 et 2011, mais la situation s'était stabilisée depuis.

65. S'agissant du marché du travail dans les transports par voie navigable, on pouvait tirer les conclusions suivantes :

a) Dans l'ensemble, la réglementation était incomplète. Malgré certaines initiatives notables allant dans le sens de l'harmonisation, il restait beaucoup de disparités ;

b) De nombreux facteurs avaient des incidences négatives sur les conditions de travail : la crise économique, la tendance de la main-d'œuvre à être plus mobile, l'augmentation de la taille des bateaux, la multiplication des registres de libre immatriculation, les agences de placement, et des mesures de contrôle irrégulières ;

c) Un travail décent pour tous les membres d'équipage.

66. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour son exposé sur les tendances et difficultés observées récemment dans le secteur des transports par voie navigable et l'a prié de lui rendre compte de l'évolution du secteur à sa vingt-neuvième session, en 2016.

F. Analyse des statistiques de la CEE sur les transports

67. Le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports, M. Ould Khou Sid Ahmed, a présenté un exposé sur l'analyse de la CEE relative aux statistiques des transports.

68. Les principaux indicateurs analysés à la CEE dans le cadre des statistiques des transports sont la sécurité routière, l'infrastructure des transports, le trafic ferroviaire, les véhicules ferroviaires, le trafic routier, les véhicules routiers, les bateaux de navigation intérieure et le trafic sur les voies navigables. Des méthodes communes visant à faciliter et à améliorer la collecte de données sur le trafic routier et ferroviaire et sur les paramètres d'infrastructure à partir d'enquêtes et de recensements ont été mises au point. Le Recensement de la circulation sur les routes E existe depuis longtemps. Il s'agit d'un instrument unique à l'échelon international pour la collecte de statistiques comparables sur les flux de trafic routier le long des grandes routes européennes. C'est aussi un outil important dans le cadre de la politique des transports. La diffusion des statistiques relatives aux transports se fait par le canal de publications (Bulletin annuel de statistiques des transports (ABTS) et Statistiques des accidents de la route en Europe et en Amérique du Nord), ainsi que par la communication des données des Recensements de la circulation sur les routes E et les lignes ferroviaires E, et au moyen de la base de données en ligne.

69. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour ses informations et l'a prié de lui fournir de plus amples informations sur les statistiques des transports pour la région de la CEE à sa prochaine session.

XIII. Assistance technique aux pays en transition (point 12 de l'ordre du jour)

Document : document informel n° 8.

70. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des activités d'assistance technique menées en faveur des pays en transition. Le Groupe de travail a noté que l'assistance dans le domaine des transports était axée principalement sur le renforcement des capacités des pays d'Europe de l'Est et du Sud-Est, du Caucase du Sud et de l'Asie centrale, en particulier les pays enclavés. En outre, une assistance liée aux activités de la Division des transports est fournie à d'autres États membres. Les activités d'assistance technique visent à aider les pays à adhérer aux instruments juridiques et à adopter les normes et règles des Nations Unies, ainsi qu'à les mettre en œuvre. Elles contribuent également au transfert de savoir-faire ainsi qu'au partage des meilleures pratiques.

71. Le Groupe de travail a pris note des activités suivantes, entre autres :

a) Le projet mondial de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières et la coopération et l'intégration régionales, mené dans le cadre de la huitième tranche du Compte de l'ONU pour le développement. Ce projet doit permettre de renforcer la capacité des pays à utiliser les messages électroniques internationaux normalisés pour les procédures de transit – en particulier les messages électroniques entre les entreprises et les douanes – et de faciliter les échanges électroniques sécurisés d'informations sur le transit entre les services douaniers des différents pays ;

b) Le projet de renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière de certains pays en développement et pays en transition, qui s'inscrit dans la neuvième tranche du Compte de l'ONU pour le développement. Ce projet, qui a commencé en août 2015, vise à aider quatre pays à revenu faible ou intermédiaire (Albanie, Géorgie, République

démocratique populaire lao et République dominicaine) à faire face à leurs besoins prioritaires en matière de sécurité routière. Pour cela, des études de performance en matière de sécurité routière sont réalisées ;

c) Dans le cadre de la collaboration exemplaire entre le coordonnateur pour la sécurité routière et le Conseiller régional aux fins du financement des activités, les activités ci-après ont pu être menées :

i) Un atelier régional sur la sécurité routière, organisé à Belgrade les 15 et 16 octobre 2014 ;

ii) Une table ronde spéciale d'une journée consacrée à l'application des instruments juridiques de l'ONU sur la sécurité routière dans le cadre des politiques de sécurité pour les véhicules à moteur à deux roues dans les pays à revenu faible ou intermédiaire (Genève, mars 2015) ;

d) Le Groupe de travail du projet SPECA relatif aux transports et à la facilitation du franchissement des frontières (PWG-TBC) mène régulièrement des activités d'assistance technique. Les activités accomplies dans le cadre de ce projet ont été pour partie financées au moyen d'une contribution annuelle du Kazakhstan visant à faciliter les travaux du Groupe de travail et à permettre la participation de plusieurs représentants du SPECA.

72. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les progrès réalisés dans le cadre des activités d'assistance technique en faveur des pays en transition et a prié le secrétariat de lui présenter des informations sur la question à sa prochaine session.

XIV. Transport et compétitivité (point 13 de l'ordre du jour)

73. L'indicateur de développement des transports (IDT) a été mis au point par la Division des transports dans le cadre de son projet relatif aux problèmes posés par la chaîne logistique dans le secteur des transports. Ce projet avait été lancé par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) en septembre 2008 et approuvé par le CTI en 2009. La Division des transports avait organisé en décembre 2009 une table ronde réunissant des experts.

74. L'indicateur de développement des transports sert à mesurer les résultats des systèmes de transport nationaux en tenant compte de l'importance de cette mesure au regard du développement durable dans son ensemble. Il est calculé en regroupant tous les indicateurs utilisés pour mesurer l'efficacité des systèmes de transport nationaux et en tenant compte des trois piliers du développement durable.

75. On trouvera de plus amples informations sur le projet ci-dessus dans le document informel n° 9 du WP.5 (2013). La prochaine réunion de l'Équipe spéciale se tiendra lorsque le projet de méthode aura été achevé (au printemps 2016).

76. La Suède a rappelé qu'elle souhaitait faire office de pays pilote et qu'à cette fin elle fournirait des données permettant d'évaluer l'indicateur.

77. Le Groupe de travail a pris note des informations sur l'indicateur de développement des transports fournies par le secrétariat et a prié ce dernier de lui présenter des informations sur la question à sa prochaine session.

XV. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 14 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/247.

78. Le Groupe de travail a noté les décisions prises à la soixante-dix-septième session du Comité des transports intérieurs (24 au 26 février 2015) concernant ses domaines d'activité et a prié le secrétariat de le tenir informé des décisions du Comité lors de sa prochaine session.

XVI. Programme de travail et évaluation biennale pour 2016-2017 (point 15 de l'ordre du jour)

A. Projet de programme de travail et évaluation biennale pour 2016-2017

Document : ECE/TRANS/WP.5/2015/7.

79. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa vingt-sixième session, tenue du 10 au 12 septembre 2013, il avait approuvé des indicateurs de succès pour la mesure des réalisations escomptées en 2014 et 2015 (ECE/TRANS/WP.5/54, par. 77). Conformément à la décision du CTI d'examiner son programme de travail tous les deux ans, le prochain examen étant prévu en 2016, le Groupe de travail a examiné et adopté son programme de travail pour 2016-2017, ainsi que les paramètres pertinents pour l'évaluation biennale, tels que modifiés. Le programme de travail modifié pour 2016-2017 et les indicateurs de succès figurent à l'annexe I du présent document.

B. Projet de plan de travail pour la période 2016-2020

Document : ECE/TRANS/WP.5/2015/8.

80. Comme suite à la demande exprimée par le Bureau du CTI le 20 juin 2011, le Groupe de travail a examiné et approuvé son habituel plan de travail sur quatre ans pour la période 2016-2020, tel que modifié, en plus du programme de travail et de l'évaluation biennale obligatoires pour 2016-2017 (voir ci-dessus). La version modifiée du plan de travail sur quatre ans pour 2016-2020 figure à l'annexe II du présent document.

XVII. Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour)

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

XVIII. Dates de la prochaine session (point 17 de l'ordre du jour)

82. La vingt-neuvième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir à Genève du 5 au 7 septembre 2016.

XIX. Adoption du rapport (point 18 de l'ordre du jour)

83. Le Groupe de travail a adopté la liste des principales décisions prises à sa vingt-septième session et a demandé au secrétariat et au Président d'établir le rapport complet pour diffusion aux membres du Groupe de travail afin qu'ils formulent leurs observations sur les points ne figurant pas sur la liste des principales décisions.

Annexe I

Programme de travail modifié et évaluation biennale pour 2016-2017

I. Mandat

1. Conformément à la décision du Comité des transports intérieurs de réexaminer son programme de travail tous les deux ans, le prochain examen devant avoir lieu en 2016 (ECE/TRANS/200, par. 120), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) est prié de passer en revue et d'adopter son programme de travail pour 2016-2017, ainsi que les critères pertinents en vue de l'évaluation biennale.

II. Programme de travail pour 2016-2017

A. Introduction

2. On trouvera dans le présent document le projet de programme de travail pour 2016-2017 correspondant au sous-programme « Tendances et économie des transports » du Comité des transports intérieurs. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports est invité à examiner le programme en vue de son adoption à sa session en cours. Le programme sera ensuite soumis au Comité des transports intérieurs et au Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) pour approbation officielle. Le Groupe de travail et le Comité des transports intérieurs auront la possibilité d'aménager le programme au cours de l'exercice biennal, ce dont il sera rendu compte dans un document distinct.

3. Le projet de programme de travail, qui est conçu selon une approche axée sur les résultats, indique pour chaque module d'activités une réalisation escomptée ainsi qu'une liste de produits/activités proposés pour 2016-2017 dans le but de contribuer à l'obtention des résultats escomptés.

4. Le regroupement des activités par modules est identique à celui utilisé par le Comité des transports intérieurs pour l'évaluation biennale des résultats de son sous-programme.

5. Les modules d'activités ci-après constituent le sous-programme de la CEE relatif aux transports.

Numéro

de module *Sous-programme 02 – Transports*

- | | |
|----|--|
| 1. | Coordination générale (Comité des transports intérieurs et Bureau du Comité) |
| 2. | Tendances et économie des transports (y compris les liaisons de transport Europe-Asie) |
| 3. | Harmonisation des Règlements concernant les véhicules, changements climatiques et systèmes de transport intelligents (STI) |
| 4. | Transport ferroviaire et projet de chemin de fer transeuropéen (TER) |
| 5. | Transport par voie navigable |

<i>Numéro de module</i>	<i>Sous-programme 02 – Transports</i>
6.	Transport intermodal et logistique
7.	Problèmes douaniers intéressant les transports
8.	Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)
9.	Transport des marchandises dangereuses (CEE)
10.	Transport des marchandises dangereuses (Conseil économique et social)
11.	Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) (Conseil économique et social)
12.	Transport des denrées périssables
13.	Statistiques des transports
14.	Transport routier et projet d'autoroute transeuropéenne (TEM)
15.	Sécurité de la circulation routière

6. En outre, les produits/activités mentionnés dans le présent document correspondent au budget-programme de la CEE proposé pour 2016-2017 et sont au besoin complétés par des éléments additionnels de façon à tenir compte des évolutions et des besoins plus récents des États membres de la CEE. Par souci de clarté, la mention « additionnel(le) » est associée à ces nouveaux produits/activités.

7. Les produits/activités ont été regroupés, dans le module d'activités pertinent, selon les grandes catégories suivantes : a) réunions et documents correspondants ; b) publications et autres supports d'information ; et c) coopération technique, y compris les séminaires, ateliers, stages de formation et services de conseils.

8. Les indicateurs de succès pertinents ainsi que les données de référence et les objectifs en fonction desquels les résultats seront évalués sont présentés dans la section III du présent document.

9. Le présent document est fondé sur le programme de travail pour 2014-2015 tel qu'il a été adopté en 2014 par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/240, par. 99 à 104, ECE/TRANS/2014/23 et ECE/TRANS/2014/24).

B. Objectif et stratégie

10. Le sous-programme de la CEE relatif aux transports a pour but de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les moyens de transport terrestres et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement à la viabilité des transports.

11. Le sous-programme relève de la Division des transports.

C. Produits/activités pour l'exercice biennal 2016-2017

Sous-programme 02 – Transports

Module 2

Tendances et économie des transports (y compris les liaisons de transport Europe-Asie)

Présentation du module (facultative)

Réalisations escomptées

Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) constitue une tribune pour l'échange d'idées concernant les progrès, les difficultés **et les questions d'actualité** en matière de transports intérieurs viables dans la région paneuropéenne. Son objectif principal est de faire mieux comprendre les grandes tendances et l'évolution des transports intérieurs dans la région de la CEE ainsi que de renforcer la coopération internationale aux fins du développement des systèmes de transport viables. Son domaine d'activité inclut l'étude des aspects économiques des transports compte tenu : i) du processus d'intégration en cours dans la région de la CEE ; et ii) des réformes en cours dans les pays membres, en suivant l'évolution actuelle du secteur des transports afin de recenser, de promouvoir et de faire connaître les exemples positifs pour le développement des transports. Il s'efforce également d'améliorer la coordination et l'intégration intermodales en vue d'établir un système européen de transport viable. Son domaine d'activité s'étend aussi au développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, aux effets des changements climatiques et à l'adaptation à ces changements dans les réseaux **et les nœuds** de transport, aux transports et aux déplacements urbains durables, **y compris les transports publics et la sécurité des transports**, et aux modes innovants de financement des infrastructures de transport, **compte tenu de l'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport.**

Principales tâches :

- Assurer le secrétariat du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports ;
- Faciliter l'échange d'informations entre les pays membres sur les faits nouveaux en matière de politique des transports ;

- Meilleure compréhension par les États membres des grandes tendances et des principales évolutions concernant les transports dans la région de la CEE ;
- Renforcement de la coopération en matière de développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

*Présentation du module (facultative)**Réalisations escomptées*

- Coordonner la coopération entre les gouvernements et d'autres intervenants (organisations intergouvernementales et non gouvernementales, organisations régionales d'intégration économique, secteur privé et milieux universitaires) ;
- Fournir une assistance technique et administrative aux pays en transition.

Autres activités menées dans le cadre du module

Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie appuie la mise en œuvre des projets prioritaires définis et encourage l'inclusion de tous les itinéraires de transport Europe-Asie recensés dans les accords internationaux respectifs relatifs aux réseaux. Il s'emploie également à lever les obstacles à la fluidité du mouvement des marchandises au passage des frontières internationales et continue à renforcer les capacités des agents nationaux des diverses instances s'occupant des formalités et des procédures relatives au passage des frontières. Le Groupe d'experts poursuit actuellement ses travaux visant à coordonner la planification des infrastructures, évaluer et hiérarchiser les projets d'infrastructure, étudier et analyser les options économiquement viables en matière de transport intérieur, examiner les obstacles non physiques et recueillir des données sur les flux de trafic dans la région concernée par le projet ; renforcer les capacités nationales ; mettre en commun les expériences et meilleures pratiques relatives aux axes de transport Europe-Asie ; et compléter et actualiser la base de données du système d'information géographique (SIG). Ces travaux seront poursuivis dans le cadre d'une nouvelle phase III comprenant les éléments suivants :

- Coordination de la planification des infrastructures ;
- Évaluation et hiérarchisation des projets d'infrastructure ;
- Étude et analyse des options économiquement viables en matière de transport intérieur ;
- Examen des obstacles non physiques et collecte des données sur les flux de trafic dans la région concernée par le projet ;
- Renforcement des capacités nationales ;
- **Facilitation de la coordination des horaires et des tarifs pour les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier ;**
- **Promotion des axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie et élaboration d'une stratégie de commercialisation intégrée ;**
- Mise en commun des expériences et meilleures pratiques le long des axes de transport Europe-Asie ;
- Développement et mise à jour de la base de données SIG et présentation du rapport final sur les réalisations dans le cadre de la phase II.

Le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et les nœuds de transport (durée : deux ans), financé par les ressources dont dispose le secrétariat ainsi que par des ressources supplémentaires fournies par les pays participants et d'autres organismes

internationaux concernés, fera le point sur les données et analyses disponibles concernant les effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux dans la région de la CEE et au-delà, et formulera à l'intention des gouvernements des États membres des recommandations tendant à améliorer la viabilité à long terme des transports internationaux et à recenser les meilleurs exemples de mesures prises au niveau national pour remédier à la vulnérabilité des réseaux de transport dans les États membres.

Le Groupe d'experts doit :

- Recenser et, autant que faire se peut, inventorier les réseaux de transport qui, dans la région de la CEE, sont vulnérables aux effets des changements climatiques, si possible dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG) ;
- Utiliser/mettre au point des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques tenant compte des risques extrêmes (températures élevées et inondations, par exemple) qui peuvent toucher certaines infrastructures de transport intérieur dans la région de la CEE selon différents scénarios d'évolution du climat ;
- Recenser et analyser les études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que peuvent avoir les changements climatiques et fournir une analyse coûts-avantages des solutions envisageables en matière d'adaptation.

Le nouveau Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (durée : deux ans), financé par les ressources dont dispose le secrétariat, auxquelles s'ajoute un soutien financier supplémentaire des pays participants et d'autres organisations et organismes internationaux concernés, s'appuiera sur les données et analyses existantes concernant les méthodes et modèles d'évaluation des coûts de construction des infrastructures de transport, et sur les terminologies et définitions utilisées pour déterminer les coûts de construction des infrastructures de transport terrestre (routes, chemins de fer, transport fluvial et transport intermodal), et recueillera des données afin d'effectuer une analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE.

Le Groupe d'experts doit :

- Recenser les modèles, les méthodes, les outils et les bonnes pratiques en matière de détermination et d'évaluation des coûts de construction des infrastructures de transport ;
- Recenser et compiler les terminologies utilisées dans la région de la CEE pour les coûts des travaux de construction des infrastructures des transports intérieurs. Dans la mesure du possible, le Groupe d'experts établira un glossaire des termes convenus, comportant les explications requises ;
- Recueillir et analyser des données afin d'effectuer une analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE.

Produits/activités

a) Réunions et documents correspondants

- 2.1 Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (vingt-neuvième session en 2016 ; trentième session en 2017) (12 réunions)

Documents : **Ordres du jour des sessions (2)** ; rapports des sessions (2) ; documents relatifs aux questions d'actualité et aux tendances dans le domaine des transports, y compris le financement, les réseaux de transport et les liaisons entre ports maritimes et arrière-pays (12) ; documents sur le projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) (2), sur la situation des transports et les tendances nouvelles dans la région de la CEE (2), sur la mobilité et les transports publics en milieu urbain (2), et sur les changements climatiques, la pollution atmosphérique et les transports (2) ; plan de travail sur quatre ans et programme de travail et évaluation biennale (2).

2.2 Sessions planifiées du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (2016-2017)

Documents : **Ordres du jour des sessions (5)** ; rapports des sessions (5) ; autres documents relatifs aux horaires et tarifs intégrés (2), à la stratégie de commercialisation intégrée (2) et à la base de données du système d'information géographique (2) ; rapport final du Groupe d'experts (2) ; autres documents pertinents au regard du plan de travail du Groupe d'experts (3).

2.3 Sessions planifiées du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et les nœuds de transport (2016-2017)

Documents : **Ordres du jour des sessions (6)** ; rapports des sessions (6) ; documents pertinents au regard du plan de travail du Groupe d'experts (4) ; documents relatifs aux inventaires des réseaux de transport (2), aux modèles, aux méthodes, aux outils et aux bonnes pratiques tenant compte des risques extrêmes (2), aux études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que peuvent avoir les changements climatiques (2), à l'analyse coûts-avantages des solutions envisageables en matière d'adaptation (2), et à la base de données du système d'information géographique (SIG) (2) ; rapport final du Groupe d'experts (2).

2.4 Sessions planifiées du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (2016-2017)

Documents : **Ordres du jour des sessions (6)**, rapports des sessions (6) ; documents pertinents au regard du plan de travail du Groupe d'experts (4) ; documents relatifs aux modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant de déterminer et d'évaluer les coûts de construction des infrastructures de transport (2), à la terminologie utilisée dans la région de la CEE pour les coûts de construction (2), aux glossaires convenus (2) et à l'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (2) ; rapport final du Groupe d'experts (2).

b) *Publications et autres supports d'information*

2.5 Rapport final sur la phase III du projet LTEA (**fin 2016**) ;

2.6 Mise à jour de la base de données du système d'information géographique (SIG) (**2016-2017** ; périodique) ;

2.7 Édition **2016** de la publication Tendances et économie des transports, consacrée au **financement des infrastructures de transport (2017)** ;

- 2.8 **Rapport final du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et les nœuds de transport internationaux (2017) ;**
- 2.9 **Rapport final du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (2017).**

c) *Coopération technique*

- 2.10 Questionnaire sur la **publication Tendances et économie des transports** et établissement d'un rapport visant à informer le Groupe de travail et à promouvoir la coopération dans des domaines d'intérêt mutuel ;
- 2.11 Questionnaires de la CEE sur les projets LTEA prioritaires, **sur les horaires et tarifs intégrés et sur la mise à jour de la base de données SIG**, en vue de collecter et diffuser les informations nécessaires à la poursuite de ces projets ;
- 2.12 Organisation d'ateliers **annuels sur des sujets intéressant le Groupe de travail, sur la base du programme de travail.**

III. Évaluation biennale

12. Conformément aux décisions prises à la vingt-deuxième session du Groupe de travail, en septembre 2009 (ECE/TRANS/WP.5/46), les activités du Groupe sont mesurées, dans le cadre de l'évaluation biennale, au moyen d'une réalisation escomptée, de trois indicateurs de succès et des résultats correspondants. En février 2010, cette méthode a été approuvée par le Comité des transports intérieurs au titre de la planification fonctionnelle en vue de l'évaluation des résultats de l'exercice 2010-2011 (ECE/TRANS/2010/7).

13. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner ces paramètres, ainsi que les résultats effectifs pour 2014-2015 (voir ci-après), en vue de les conserver ou d'en définir de nouveaux pour l'exercice 2016-2017.

Évaluation biennale

Examen des éléments de mesure des résultats pour 2014-2015 et établissement des objectifs pour 2016-2017

<i>Module</i>	<i>Réalisation escomptée</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Résultats effectifs</i>
2. Tendances et économie des transports (y compris les liaisons de transport Europe-Asie)	Amélioration de la compréhension par les États membres des grandes tendances et des principales évolutions concernant les transports dans la région de la CEE et renforcement de la coopération en matière de développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie	1. Nombre de pays participant aux réunions du Groupe de travail et du Groupe d'experts	Objectif pour 2014-2015 : 37 Nombre de pays aux sessions de 2014 : 53 Nombre de pays aux sessions de 2015 : ____ Objectif pour 2016-2017 : 50
		2. Niveau de satisfaction des participants quant à l'utilité des renseignements obtenus ainsi que des réunions et des activités, mesuré au moyen d'enquêtes	Objectif pour 2014-2015 : 75 % de satisfaction Objectif pour 2016-2017 : 75 % de satisfaction

Annexe II

Plan de travail modifié pour 2016-2020

Note du secrétariat

1. Comme le Bureau du Comité des transports intérieurs l'a demandé à sa sixième réunion le 20 juin 2011, le Groupe de travail devrait examiner et approuver son traditionnel plan de travail sur quatre ans pour 2016-2020, en plus du programme de travail obligatoire pour 2016-2017 et de l'évaluation biennale (ECE/TRANS/WP.5/2015/8).

2. Le texte du plan de travail reproduit ci-après est fondé sur le plan de travail approuvé par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26) et par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports à sa vingt-sixième session (ECE/TRANS/WP.5/54, par. 77). Les modifications qu'il est proposé d'apporter sont indiquées en caractères **gras** pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions.

I. **Activité 02.2 : Tendances et économie des transports**

Examen des tendances générales de l'évolution et de la politique des transports et analyse d'aspects particuliers de l'économie des transports Priorité : 1

Exposé succinct :

Examen des tendances générales de l'évolution des transports et analyse d'aspects particuliers de l'économie des transports, y compris le développement des transports dans la région méditerranéenne, et échange d'informations sur ces questions.

Travail à entreprendre :

Le Comité et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) envisageront et entreprendront les activités ci-dessous :

A. **Activités permanentes**

1. Étude des aspects économiques des transports compte tenu : i) du processus d'intégration en cours dans la région de la CEE ; ii) des réformes en cours dans les pays membres, en suivant l'évolution actuelle du secteur des transports afin de recenser, de promouvoir et de faire connaître les exemples positifs pour le développement des transports.

Résultats escomptés :

Rapport sur l'évolution des transports tous les **deux ans (2016)** Priorité : 2

2. Examen périodique des faits nouveaux importants **ou des questions d'actualité** dans la politique des transports intérieurs des pays membres de la CEE, afin de rendre plus transparente l'évolution à moyen et à long terme des transports, **mais aussi d'approfondir le débat et l'analyse de ces questions, lesquelles sont susceptibles de donner lieu à de futures actions en concertation avec d'autres groupes de travail.** Le Groupe de travail examinera toutes les décisions, d'ordre général ou particulier, récemment prises dans les pays membres, qui devraient avoir des incidences sur l'organisation des transports, et tiendra compte des conclusions auxquelles on sera parvenu dans les réunions

internationales, en s'intéressant tout particulièrement aux points saillants de l'évolution des transports.

Résultats escomptés :

Rapports sur les faits nouveaux dans les transports intérieurs des pays membres (tous les **deux ans** ; prochain rapport en **2016**) Priorité : 2

3. Suivi de l'évolution des couloirs de transport paneuropéens, en coopération avec la Commission européenne.

Résultats escomptés :

Rapport sur les progrès accomplis dans la réalisation des couloirs de transport paneuropéens Priorité : 1

4. Étude de la relation réciproque entre, d'une part, les accords CEE en vigueur (AGR, AGC, AGTC et son Protocole, AGN) et les projets CEE en cours (TEM, TER et LTEA) et, d'autre part, la procédure de planification du réseau de transport paneuropéen, afin :

- a) D'indiquer les grands itinéraires internationaux dont il faut envisager la réfection et la modernisation, en définissant des priorités et un calendrier compte tenu des tronçons des réseaux affectés par des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes ;

- b) D'évaluer le coût de ce plan d'infrastructure et de faire des suggestions pour son financement.

Résultats escomptés :

Établissement d'un rapport bisannuel, **préparation d'une série d'exposés ou organisation d'un atelier** sur un système européen cohérent d'infrastructures de transport international Priorité : 1

5. Mise en œuvre de la phase III des travaux relatifs aux liaisons de transport Europe-Asie sous les auspices du groupe d'experts compétent et poursuite de la coordination de la planification des infrastructures et de l'évaluation et de la hiérarchisation des projets d'infrastructure ; étude et analyse des options économiquement viables en matière de transport intérieur ; examen des obstacles non physiques et de la facilitation du transport international le long des axes de transport Europe-Asie ; collecte de données sur les flux de trafic dans la région concernée par le projet ; renforcement des capacités nationales ; mise en commun des expériences et meilleures pratiques le long des axes de transport Europe-Asie ; et développement et mise à jour de la base de données géographiques (SIG).

Résultats escomptés :

Rapport final sur la phase III du projet relatif aux liaisons de transport Europe-Asie (en 2015). **Poursuite éventuelle des travaux après 2015 si les experts n'ont pas établi leur rapport final sous sa version définitive en 2015** Priorité : 1

6. Dispositifs de financement de l'infrastructure de transport.

Résultats escomptés :

Rapport sur les expériences nationales Priorité : 1

7. Mise en place d'un encadrement efficace pour l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport, de façon à optimiser les nouveaux investissements nécessaires (en rapport avec le développement du concept de qualité des services). **Actions concertées visant à établir un cadre de comparaison des coûts de construction des infrastructures de transport.**

Résultats escomptés :

Rapport sur l'établissement d'un cadre de comparaison des coûts de construction des infrastructures de transport Priorité : 2

8. Amélioration de la coordination et de l'intégration intermodales en vue d'établir un système de transport européen équilibré, y compris les activités relatives aux ports maritimes (**et à leurs liaisons avec l'arrière-pays**), qui sont des nœuds importants pour les changements de mode de transport. Priorité : 2
9. Assistance relative à l'adaptation institutionnelle de l'administration d'État et des entreprises de transport à l'économie de marché, y compris avec le soutien du Fonds d'affectation spéciale CEE pour l'assistance aux pays en transition (TFACT)².

Résultats escomptés :

Rapport annuel, pour information Priorité : 1

10. Renforcement de la coopération avec le Centre méditerranéen d'études et de formation en matière de transport, pour permettre à tous les pays de la CEE de bénéficier des activités menées, y compris l'organisation d'ateliers. Le Groupe de travail analysera aussi l'évolution des transports dans le bassin méditerranéen et la région de la mer Noire et examinera des informations sur la liaison fixe Europe/Afrique par le détroit de Gibraltar.

Résultats escomptés :

Rapport annuel sur les activités du Centre d'études et de formation, pour information Priorité : 2

Rapport bisannuel sur l'état d'avancement de l'analyse de la liaison fixe Europe/Afrique par le détroit de Gibraltar, pour information Priorité : 3

11. **Examen régulier des évolutions en matière de mobilité et de transport urbains, y compris le transport public, plus particulièrement celles des interconnexions entre réseaux et services de transport urbains, régionaux, nationaux et internationaux.** **Priorité : 2**

B. Activités à durée limitée

1. **Travaux relatifs à l'adaptation aux changements climatiques dans le domaine des transports, sous les auspices 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.**

Durée : deux ans (2015-2017)

Résultats escomptés :

Rapport contenant des recommandations générales visant à améliorer la viabilité à long terme des transports internationaux dans divers domaines : infrastructure, méthodes d'évaluation des risques, évaluation des mesures d'adaptation, gestion des risques, outils de formation, échanges transfrontières d'informations entre autorités nationales chargées des transports, etc. Priorité : 1

² Une liste détaillée de sujets est reproduite dans le document TRANS/1999/11.

2. **Travaux d'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, menés par un nouveau groupe d'experts créé à cette fin.**

Durée : deux ans (2015-2017)

Résultats escomptés :

Rapport sur les modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant de déterminer et d'évaluer les coûts de construction des infrastructures de transport, sur le glossaire des termes convenus avec les explications correspondantes et sur les données de l'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE

Priorité : 1
