



Conseil économique et social

Distr. générale
22 février 2011
Français
Original: anglais et russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-treizième session

Genève, 1^{er}-3 mars 2011

Point 3 d) de l'ordre du jour provisoire

Examen de la situation des transports et des nouvelles tendances dans la région de la CEE

Examen de la situation des transports et des nouvelles tendances dans la région de la CEE

Rapport du secrétariat*

I. Introduction

1. Le Comité des transports intérieurs (CTI) a notamment pour mandat d'analyser les tendances, l'économie et les politiques des transports (voir ECE/TRANS/97, annexe 2). À sa soixante-douzième session (23-25 février 2010), le Comité a passé en revue la situation des transports et les nouvelles tendances relevées en 2009 et il a chargé le secrétariat de préparer un rapport analogue en 2011, qui contienne aussi des renseignements pertinents concernant les régions voisines de la CEE.

2. Le présent document décrit les principaux aspects de la situation de l'économie et des transports intérieurs des pays de la CEE et des régions voisines d'Asie et de Méditerranée. En outre, il examine un certain nombre des mesures qu'il conviendrait de prendre pour remédier aux problèmes qui se posent aux transports, notamment compte tenu de la fragile reprise économique qui a suivi la dernière crise financière mondiale et la récession économique. Les chiffres et les renseignements présentés reproduisent aussi bien les données publiées en décembre 2010 que les réponses reçues au questionnaire envoyé aux pays membres de la CEE.

* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive des renseignements provenant de sources extérieures.

II. Économie et tendances des transports dans la CEE et les régions voisines

A. Situation économique générale et tendances

3. En 2010, tous les principaux pays de la CEE ont enregistré une augmentation modérée, bien qu'encourageante, de leur produit intérieur brut (PIB) par rapport aux niveaux très bas de 2009. Les difficultés financières rencontrées par les pays les plus avancés de la CEE, conjuguées à la crise de la zone euro, se sont traduites par un ralentissement général de la croissance du PIB dans les pays d'Europe occidentale et en Amérique du Nord par rapport aux nouveaux pays à économie de marché de la région de la CEE. Comme on le voit sur le graphique 1, la zone euro a progressé de 1,7 % en 2010 après avoir accusé une baisse de 4,1 % l'année précédente. Les États-Unis d'Amérique s'en sont légèrement mieux sortis en moyenne puisque la croissance du PIB y a atteint 2,7 % par rapport à 2009. Dans les autres sous-régions de la CEE, la reprise économique a été en moyenne supérieure à ce qu'elle a été dans les pays d'Europe occidentale et d'Amérique du Nord. Cela s'explique par les bons résultats obtenus par la Fédération de Russie et la Turquie, ainsi que par de meilleures perspectives pour la Bulgarie et la Roumanie. Et pourtant, la croissance économique a été inégale avec de grands écarts entre les pays de la CEE, et un certain nombre de pays ont même continué à régresser¹. Compte tenu des résultats économiques enregistrés par les pays de la CEE en 2010, ceux-ci devraient progressivement retrouver d'ici à 2012 leur niveau de croissance du PIB d'avant la crise.

Graphique 1

Évolution du PIB d'année en année (projection de l'OCDE)



Source: OCDE, Economic Outlook and Projection, novembre 2010.

4. Selon l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les échanges internationaux de marchandises, après une période de récession en 2009, devraient progresser de 13,5 % en 2010 (en volume). Mais, en décembre 2010, elle a estimé que la valeur de ces échanges (valeur nominale) n'avait pas retrouvé son niveau d'avant la crise. Ces estimations indiquent que le volume des exportations provenant des pays émergents de la CEE et des

¹ «The World Bank in Emerging Europe and Central Asia» (www.worldbank.org/eca).

pays de la Communauté d'États indépendants a progressé de 16,5 %, contre 11,5 % en Europe occidentale et en Amérique du Nord. En raison des effets éventuels d'une reprise économique inégale sur les échanges commerciaux et de la fragilité persistante des marchés financiers, la demande devrait fléchir en 2011 et se traduire par un ralentissement de la croissance des volumes d'échanges dans le monde.

5. Malgré des signes positifs de reprise mondiale après la crise, les taux de chômage restent élevés dans un certain nombre de pays de la CEE d'Europe orientale, dans le Caucase, en Asie centrale, en Europe centrale et dans les États baltes. La progression du chômage est particulièrement flagrante dans les pays de la Communauté des États indépendants, ce qui crée un contraste significatif entre les taux de croissance et les emplois perdus pendant la récession, au point que ces pays devront attendre 2012 pour retrouver des niveaux d'emploi équivalents à ce qu'ils étaient avant 2009². Voilà qui contraste avec la nouvelle situation que connaissent l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique, où les taux de chômage commencent à fléchir et à se stabiliser malgré des taux de croissance plus faibles.

6. En ce qui concerne les pays méditerranéens voisins et les pays du Proche-Orient et d'Afrique du Nord (MENA), la croissance a peu souffert de la crise économique et financière mondiale, principalement en raison de leurs relations financières limitées avec d'autres pays. Dans ces pays, la croissance du PIB a accusé un ralentissement général en 2008 et en 2009 par rapport aux années précédentes, mais avec des signes de reprise en 2010. Des projections de la Banque africaine de développement et de la Banque mondiale tablent pour 2011 sur une reprise régulière et un retour à des valeurs d'avant la crise. La crise financière mondiale et la récession économique ont eu pour principales conséquences pour les pays de la région MENA une diminution des transferts de fonds et des investissements étrangers directs. En outre, la production industrielle a fléchi en 2009 et au début de 2010, notamment à cause de la chute de la demande d'importations par l'Europe.

7. Les pays asiatiques voisins de la CEE à vocation exportatrice ont été touchés par une récession qui s'est traduite par un ralentissement de la croissance en 2009. La République populaire de Chine et l'Inde, malgré un ralentissement de leur croissance en 2009, ont bénéficié en 2010 d'une reprise de leurs exportations plus importante que prévu et sont de ce fait devenues les deux principales puissances économiques de l'Asie et les principaux artisans de la reprise mondiale. Hong Kong (région administrative bénéficiant d'un statut spécial) s'est très rapidement relevée après avoir connu une croissance négative en 2009, principalement grâce à la croissance rapide des échanges internationaux en 2010, qui devraient pourtant connaître un léger ralentissement en 2011. En raison de l'ampleur de sa dette publique, le Japon a été touché et sa croissance devrait être limitée en 2011 et 2012.

B. Économie et tendances des transports

1. Trafic ferroviaire de marchandises dans la CEE et les régions voisines³

8. D'après les chiffres les plus récents, dans la région de la CEE, le trafic ferroviaire de marchandises pendant le deuxième trimestre de 2010 était en moyenne de 15 % inférieur à ce qu'il était avant la crise. Pendant la même période, le trafic ferroviaire de marchandises aux États-Unis d'Amérique et en Fédération de Russie était légèrement plus élevé que dans l'ensemble de l'Union européenne, et était respectivement de 8 % et de 9 % inférieur à ce qu'il était avant la crise. Le développement des échanges entre la Turquie et l'Asie centrale

² World Bank/IMF Economic Update, octobre 2010 (www.worldbank.org/eca).

³ Seuls sont communiqués les renseignements concernant les régions voisines qui sont disponibles.

et le Caucase a provoqué un accroissement du trafic ferroviaire de marchandises; en mai 2010, ce trafic avait progressé d'environ 18 % par rapport à la même période de 2009.

9. Le trafic ferroviaire de conteneurs entre l'Europe et l'Asie représente environ 3 à 4 % du volume total, principalement en provenance du nord de la Chine et de la Corée. Sur les chemins de fer russes (RZD), le trafic de marchandises a perdu 15 % en 2009 mais a regagné près de 9 % pendant les neuf premiers mois de 2010 par rapport à la même période de 2009. Les données recueillies pour le premier semestre de 2010 indiquent que le trafic ferroviaire de marchandises, exprimé en tonnes-kilomètres a augmenté de 12,2 % par rapport au premier semestre de 2009.

10. Afin de remédier aux problèmes que posent l'insuffisance des infrastructures de transport, le manque d'harmonisation des réglementations nationales de transport et les formalités à la fois lourdes, coûteuses et longues de passage des frontières, la CEE collabore étroitement avec 27 gouvernements d'Europe et d'Asie, dans le cadre du Projet pour le développement des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA). Ce projet, qui vient d'entrer dans sa deuxième phase, a permis de réaliser des progrès significatifs dans l'amélioration des infrastructures de transport grâce à la définition d'itinéraires prioritaires et de projets de développement et de coopération coordonnés. D'après les renseignements disponibles en janvier 2011, 144 projets d'infrastructures ferroviaires prioritaires ont été retenus, pour un investissement total de près de 42 milliards de dollars des États-Unis.

11. Depuis son percement en octobre 2010, le tunnel qui passe sur le massif du Saint-Gothard dans le sud de la Suisse est désormais, avec 57 km, le plus long du monde. Ce tunnel, qui devrait être ouvert au trafic ferroviaire en 2017, a été creusé dans les délais et sans dépassement de budget, pour un coût total de 9,74 milliards de francs suisses. Ce raccourci à travers les Alpes est considéré comme une avancée décisive pour le développement des infrastructures de transport européennes. En outre, il servira à transférer une bonne partie du trafic de marchandises de la route au rail.

12. Selon l'Union internationale des sociétés de transport combiné route-rail (UIRR), le trafic de marchandises intermodal route-rail a accusé un recul général de 17 % en 2009 (exprimé en tonnes-kilomètres) par rapport à 2008. Pour sa part, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a estimé qu'en 2009, le nombre de trains-blocs en trafic intermodal sur le réseau ferroviaire européen était de 7,4 % inférieur à ce qu'il était avant la crise (2007). Compte tenu des premiers chiffres dont l'UIRR disposait en octobre 2010, les chances d'une nette reprise en 2010 sont meilleures, même si les statistiques définitives n'ont pas encore été établies.

13. La Chine possède le réseau ferroviaire à grande vitesse le plus long du monde, avec 7 500 km de lignes. En 2009, le trafic de voyageurs y a progressé de 4,3 % et le trafic de marchandises de 1,9 %. À l'autre extrême, l'Afrique du Nord dispose de réseaux ferroviaires qui n'ont quasiment pas évolué depuis l'époque coloniale, dans lesquels les investissements sont minimes et qui ne sont pas entretenus. Au Proche-Orient, des projets d'investissements ambitieux ont été lancés pour développer le réseau ferré, essentiellement pour acheminer un nombre croissant de pèlerins.

2. Transport routier de marchandises dans la CEE et les régions voisines⁴

14. Le trafic routier international de marchandises s'est contracté d'environ 30 % en 2009, ce qui en fait le mode de transport le plus durement touché par la récession économique. En 2010, il a enregistré une croissance moyenne de 10 % par rapport à 2009, mais n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant la crise. Pendant le premier semestre de

⁴ Seuls sont communiqués les renseignements concernant les régions voisines qui sont disponibles.

2010, le trafic routier de marchandises dans l'Union européenne était toujours inférieur de 14 % à ce qu'il était avant la crise. À la fin du deuxième trimestre de 2010, en Fédération de Russie, le trafic routier de marchandises avait augmenté de 15 % mais était toujours inférieur de 10 % à ce qu'il était avant la crise. Cette reprise lente mais régulière apparaît aussi dans le nombre de carnets TIR délivrés en 2010, puisqu'il a progressé de plus de 25 % par rapport à 2009. Et pourtant, avec un total d'environ 2,8 millions de carnets, on n'a toujours pas retrouvé le niveau d'avant la crise.

15. Malgré les progrès réalisés ces dernières années, les infrastructures routières entre l'Europe et l'Asie ne sont pas complètes. L'état des réseaux routiers est médiocre sur de nombreux tronçons de routes d'Europe et d'Asie, et la plupart des routes ne sont pas construites pour supporter le grand nombre de poids lourds qui les empruntent, sans parler des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes. Dans le cadre de la phase II du Projet LTEA, plus de 190 projets d'infrastructures prioritaires ont été retenus, pour un coût total de 112 milliards de dollars des États-Unis mais, malheureusement, seuls certains de ces projets sont assurés d'être financés.

16. En Afrique du Nord, le trafic routier de marchandises est entravé par des coûts d'exploitation qui sont jusqu'à quatre fois supérieurs à ce qu'ils sont n'importe où ailleurs dans le monde. En République populaire de Chine et en Inde, le trafic routier de marchandises se développe rapidement puisqu'il devrait progresser à un taux annuel respectif de 8,5 % et 12 % jusqu'en 2014.

3. Transport de voyageurs

17. Le transport de voyageurs par chemin de fer a continué à souffrir de la concurrence des autres modes dans l'ensemble de la CEE en 2010. On relève cependant un certain nombre d'exceptions encourageantes, par exemple la part croissante des trains à grande vitesse entre l'Europe et l'Asie sur les lignes exploitées par les chemins de fer russes (RZD), qui a tout de même diminué de 3,3 % en novembre 2010 par rapport au même mois de l'année précédente⁵.

18. Dans la CEE, la route est le principal mode utilisé pour le transport de voyageurs, aussi bien pour les transports privés que pour les transports publics. Dans les transports publics, les autobus et les autocars représentent 55 % de ce trafic dans la plupart des pays d'Europe (les 27 pays de l'Union européenne plus les pays de l'AELE) et plus de 45 % en Turquie. Aux États-Unis d'Amérique, d'après l'Association américaine des transports publics (APTA), le nombre de parcours dans les transports en commun a reculé de 1 % par rapport à la même période de 2009. Au Canada, au contraire, l'utilisation des transports en commun a progressé de 4 % pendant les neuf premiers mois de 2010 par rapport à la même période de 2009.

4. Transport par voies de navigation intérieure

19. La récession économique mondiale a aussi touché les transports par voie navigable en Europe. Dans l'Union européenne, 5 % du trafic de marchandises est acheminé par ce mode. Bien que la demande pour ce mode de transport ait progressé en 2010, sa part du trafic de marchandises et les volumes acheminés restent nettement inférieurs à ce qu'ils étaient avant la crise, ce qui aboutit à une sous-utilisation des capacités et à une

⁵ D'après le communiqué de presse intitulé «M. Yakunin dit que l'industrie s'est stabilisée en 2010», publié par les chemins de fer russes, le 22 décembre 2010 (www.eng.rzd.ru/isvp/public).

augmentation des coûts d'exploitation. En 2010, trois fois moins de bateaux de transport de fret sont entrés en service qu'en 2009⁶.

20. En ce qui concerne le trafic de conteneurs par voie navigable, certains pays riverains du Danube, tels que la Croatie, la Hongrie et la Slovaquie, ont enregistré des reculs plus importants en 2009 que certains pays riverains du Rhin comme la France, l'Allemagne ou les Pays-Bas. À court terme, la demande de transport par conteneurs sur le Danube ne devrait pas progresser de façon significative. En revanche, la demande de transport de voyageurs et notamment de croisières sur la Moselle, le Main, l'Elbe, le Rhône ou la Seine, sans parler du Danube et du Rhin, a progressé en 2010.

21. Avec 110 000 km de voies navigables et plus de 2 000 ports de navigation intérieure, la Chine possède le plus grand réseau de voies navigables au monde. Sur la voie navigable la plus empruntée (le fleuve Yangtsé), le trafic de marchandises a été estimé à 1,2 milliard de tonnes en 2009. Selon des statistiques préliminaires, il devrait atteindre 1,34 milliard de tonnes en 2010.

III. Remèdes proposés à certains problèmes de transport qui se posent dans la CEE

A. Sécurité de la circulation routière

22. Dans le monde, plus de 1,3 million de personnes perdent chaque année la vie dans des accidents de la route, dont près de 127 000 dans la seule CEE; il s'agit presque pour moitié de piétons, de cyclistes et de motocyclistes. Bien que le nombre global de tués dans la CEE ne cesse de diminuer depuis une vingtaine d'années, comme le montre le graphique 2 ci-dessous, les chiffres restent élevés dans certaines sous-régions. Le nombre de tués semble être inversement proportionnel au niveau de revenus des pays, puisque les chiffres sont moins élevés en Europe occidentale et dans d'autres pays de l'Union européenne qu'en Europe orientale et en Asie centrale, entre 1999 et 2009 (graphique 2).

23. Selon l'Administration nationale des États-Unis chargée de la sécurité de la circulation routière (NHTSA), pendant les trois premiers trimestres de 2010, environ 24 460 personnes sont mortes dans des accidents de la circulation routière dans ce pays, soit un recul de 4,5 % par rapport à la même période de 2009. Dans les 27 pays de l'Union européenne, 34 500 personnes sont mortes dans des accidents de la route en 2009. L'objectif pour 2010 était que ce chiffre ne dépasse pas 27 000, mais pour l'instant les statistiques ne sont pas encore disponibles. Les nouvelles dispositions prises par l'Union européenne en matière de sécurité routière pour la période 2011-2020 ont pour objectif de réduire de moitié le nombre de tués enregistrés en 2010.

24. La plupart des pays membres de la CEE ont une politique de sécurité de la circulation routière, des objectifs de réduction du nombre de tués et un organisme chargé de coordonner les activités et de suivre les progrès réalisés. Un certain nombre de plans d'action dans ce domaine mettent l'accent sur le renforcement des contrôles et l'application de peines plus sévères en cas d'infraction. La Fédération de Russie, dans le cadre de son programme fédéral de sécurité de la circulation routière, a mis en place des mesures sévères afin de mieux faire respecter le Code de la route, notamment par les motocyclistes. En Turquie, les autorités luttent activement pour que les usagers respectent les limitations de

⁶ Observation du marché 2010-1 et 2010-2, Commission centrale pour la navigation du Rhin et Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne.

vitesse et mettent leur ceinture de sécurité. Dans certains pays de la CEE, comme l'Islande, le problème des excès de vitesse a été résolu grâce à l'installation de radars alors que, dans d'autres pays, comme la République tchèque et la Lettonie, les problèmes d'excès de vitesse et de conduite en état d'ivresse ont été résolus grâce à l'introduction d'un permis à points. En Arménie, la Stratégie nationale de sécurité de la circulation routière (2009) est principalement axée sur le port de la ceinture de sécurité.

25. En Hongrie, le nombre de tués dans des accidents de la route est passé de 1 239 en 2001 à 822 en 2009, grâce à l'application de mesures de sécurité routière à la fois strictes et cohérentes. Poursuivant dans cette voie, les autorités ont décidé de lancer un programme de sécurité pour 2011-2013 qui vise à réduire encore de moitié le nombre de tués sur les routes, en pénalisant directement le propriétaire du véhicule en cas d'excès de vitesse, en augmentant notablement les amendes pour les fautes les plus graves et en fixant à zéro le taux d'alcoolémie autorisé. La Hongrie a fait de la sécurité de la circulation routière une de ses priorités pendant sa présidence de l'Union européenne (premier semestre de 2011). L'Union européenne a continué à jouer le rôle de chef de file dans l'amélioration de la sécurité de la circulation routière en adoptant, en Conseil des ministres, en 2010, des Orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020. Un des nouveaux éléments de ces orientations est le renforcement de l'application de la réglementation routière par-delà les frontières.

26. Le comportement des usagers de la route doit non seulement obéir à la réglementation mais aussi être dicté par une sensibilisation aux risques et une éducation aux règles de circulation. L'Allemagne, la Croatie, la Lettonie et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord font partie des pays qui ont lancé des campagnes soutenues d'éducation au Code de la route dans les écoles. Le Royaume-Uni, qui a mis en place une politique globale de sécurité de la circulation routière étalée sur dix ans, est un des rares pays dont les objectifs nationaux ont été atteints dans les délais en 2010, avec une réduction globale des décès de 44 %, et des décès d'enfants de 61 %.

27. Pour de nombreux pays de la CEE, le principal objectif est de disposer d'infrastructures routières en bon état et de véhicules sûrs. Toutes les routes sont soumises à une évaluation de leur état, dans la majorité des pays membres de la CEE. En Turquie, par exemple, la construction d'autoroutes selon des normes de sécurité précises a notablement contribué à réduire le nombre d'accidents. La Norvège quant à elle a mis en place une stratégie «Zéro victime de la route» et investi de fortes sommes pour améliorer les infrastructures routières et vérifier l'état des véhicules afin de réduire le nombre d'accidents graves.

28. Afin d'aider ces États membres à atteindre leurs objectifs en matière de sécurité routière, voilà soixante ans que la Division des transports de la CEE fait œuvre de pionnier dans ce domaine en élaborant et en mettant à jour des conventions sur la sécurité routière (par exemple les Conventions de Vienne), en favorisant l'harmonisation des réglementations de la circulation et en encourageant des mesures pour la construction et le contrôle technique des véhicules. La CEE a un rôle clef à jouer dans la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière, initiative prise par l'Assemblée générale de l'ONU en mars 2010, en vue de renforcer les mesures prises par la communauté internationale afin de réduire le nombre de victimes d'accidents de la route dans le monde entier dans les dix prochaines années.

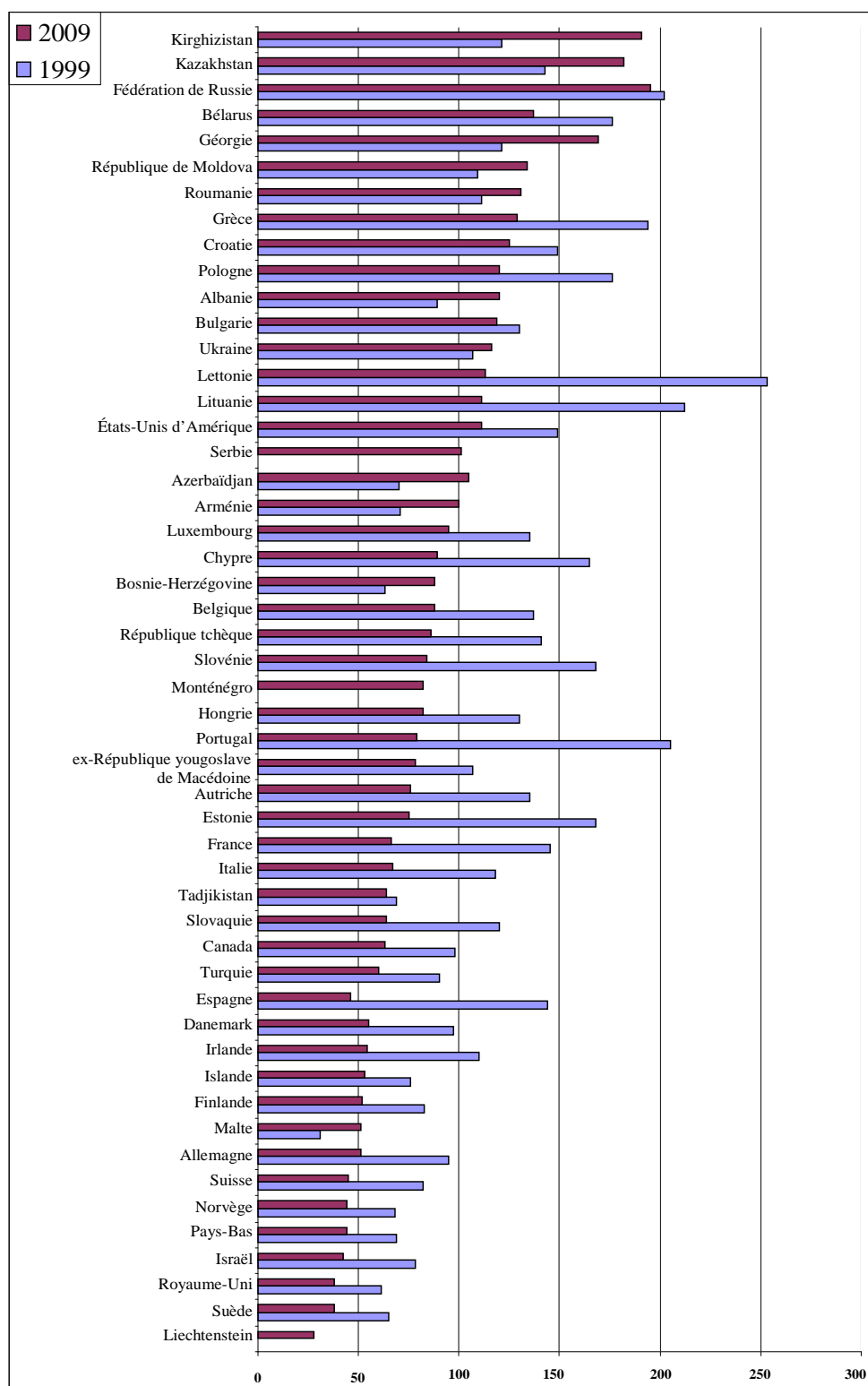
B. Transports, émissions de dioxyde de carbone et changements climatiques

29. D'après le quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, les transports sont responsables de 23 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre libéré par la consommation d'énergie, dont environ les trois quarts proviennent des véhicules routiers. En outre, le secteur des transports se place au deuxième rang mondial des sources qui produisent le plus d'émissions de gaz à effet de serre et aussi de celles dont les émissions progressent le plus vite. Plus de 1,3 milliard de véhicules routiers produisent aujourd'hui dans le monde près de 3 milliards de tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) par an, ce qui est très mauvais pour le climat.

30. Selon des estimations de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), l'ensemble des 27 pays de l'Union européenne ont émis en 2009 6,9 % moins de gaz à effet de serre qu'en 2008, et 17,3 % de moins qu'en 1990. L'Administration de l'information sur l'énergie (EIA) des États-Unis a estimé qu'en 2010 les émissions de CO₂ dues aux transports dans ce pays avaient progressé de 3,8 % par rapport à 2009. Les projections prévoient une diminution de 0,6 % des émissions en 2011, mais une nouvelle augmentation de 2,4 % est prévue en 2012.

31. Afin de réduire les émissions de CO₂ dues aux transports, de nombreux pays de la CEE recourent de plus en plus à la fiscalité et à des stimulants économiques. La France, par exemple, a mis en place un système qui récompense les acheteurs de voitures particulières qui choisissent des modèles peu polluants. D'autres pays comme le Danemark, l'Islande et la Fédération de Russie, entre autres, accordent des dégrèvements fiscaux aux véhicules qui consomment peu d'énergie. Au Royaume-Uni, de plus en plus d'écoles de conduite dispensent des cours de conduite économique et, en Autriche, des cours de conduite économique sont organisés à l'intention des employés des services publics, par exemple les employés des postes. En Islande, les chauffeurs doivent obligatoirement suivre une formation à la conduite économique.

Graphique 2
**Nombre de personnes tuées dans des accidents de la route, par million d'habitants
 (1999-2009)**



Source: Base de données CARE.

32. L'année 2010 a été marquée par un nombre sans précédent d'événements climatiques extrêmes et a été l'une des années les plus chaudes, avec 1998 et 2005, d'après l'Organisation météorologique mondiale. Pour sa part, la région de la CEE a été frappée par d'importantes inondations en Europe centrale, une vague de chaleur et de sécheresse en Fédération de Russie et d'abondantes tempêtes de neige en Europe et en Amérique du Nord. En Europe centrale, d'abondantes précipitations ont perturbé la circulation des autobus et des tramways, provoqué des accidents de la circulation, endommagé des cargaisons et nuï à l'interopérabilité entre les différents modes de transport. En décembre 2010, d'importants retards et des annulations de départ ont été enregistrés dans les transports ferroviaires en France, en Allemagne et au Royaume-Uni. La neige a elle aussi fortement perturbé le trafic en Europe, et provoqué des embouteillages cumulés de plusieurs centaines de kilomètres, en Belgique et aux Pays-Bas, par exemple. De violentes tempêtes de neige et le blizzard ont paralysé les réseaux de transport dans plusieurs régions des États-Unis, en février 2010. La fermeture de l'espace aérien européen en raison de la présence de nuages de cendres résultant des éruptions du volcan Eyjafjallajökull (Islande) a provoqué une augmentation inattendue de la demande de transport terrestre dans l'ensemble de l'Europe occidentale.

33. Pour y faire face, le secteur des transports pourrait prendre en temps utile des mesures d'adaptation et renforcer ses infrastructures pour qu'elles résistent aux effets délétères des changements climatiques. Le réchauffement, l'élévation du niveau de la mer et des conditions climatiques extrêmes ne sont que quelques-unes des conséquences possibles des changements climatiques qui risquent, à leur tour, d'atteindre entre autres les infrastructures et les services de transport, et de désorganiser les chaînes mondiales d'approvisionnement. Cependant, il faut savoir que ces mesures entraîneraient de nouveaux investissements dans des infrastructures de transport déjà très coûteuses.

C. Investissements dans les infrastructures de transport et financement de projets

34. En 2009 et 2010, la récession économique a conduit les gouvernements à redéfinir les priorités d'affectation des fonds, de sorte que de nombreux projets de transport ont soit été arrêtés soit carrément annulés. Dans de nombreux pays de la CEE, la part du PIB affectée à des projets de transport a été réduite considérablement. Dans d'autres pays, comme l'Allemagne, on a réussi, en 2010, à poursuivre au moyen de mesures d'incitation le financement de projets en cours, tout en sachant que la réduction progressive de ces mesures après 2010 nécessiterait de nouvelles mesures de financement en faisant appel aux contributions des usagers. Dans l'Union européenne, les subventions et les prêts à des conditions avantageuses facilitent le démarrage de projets d'infrastructure coûteux. De plus, les partenariats public-privé sont de plus en plus fréquents et ont permis le lancement d'un certain nombre de projets notamment en Fédération de Russie et en Turquie.

35. En 2010, l'administration des États-Unis a octroyé 10 milliards de dollars à la Californie pour commencer les travaux de construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse d'environ 1 200 km de long, reliant Sacramento et la région de la baie de San Francisco à Los Angeles et San Diego. Une somme de 1,25 milliard de dollars a par ailleurs été accordée à l'État de Floride pour la construction d'une liaison ferroviaire entre Tampa, sur la côte Ouest et Orlando au centre de l'État. Dans l'État du Massachusetts, un projet fédéral d'incitations d'un montant de 55,5 millions de dollars a été lancé fin 2010 afin d'encourager les transports en commun en créant de nouvelles lignes ferroviaires. Tout récemment, le Président Obama a préconisé le lancement d'un plan de six ans, pour un montant de 53 milliards de dollars, destiné à favoriser le train à grande vitesse, afin de créer des emplois, de stimuler l'économie et d'améliorer la compétitivité des États-Unis dans les services de transport. Le plan en question prévoit en outre la rénovation d'environ 230 000 km de routes et la réfection d'environ 230 km de pistes d'aviation.

36. La Fédération de Russie prévoit d'investir de grosses sommes pour la modernisation et le renforcement des capacités du réseau ferroviaire actuel, la construction de nouvelles lignes, l'amélioration de la sécurité et l'électrification des lignes existantes. Selon des renseignements communiqués par les autorités, les capitaux immobilisés pour le secteur des transports en 2010 devraient représenter plus de 2 % du PIB.

37. Le Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et le Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) sont des initiatives régionales destinées à faciliter le développement coordonné des réseaux de transport grâce à la coopération de près de 20 pays d'Europe centrale, orientale et du Sud-Ouest. Par ailleurs, le projet de liaisons de transport Europe-Asie, dont nous avons parlé précédemment, est aussi important parce qu'il définit les projets d'infrastructures prioritaires de la région Europe-Asie et contribue à mobiliser des fonds en vue de leur mise en œuvre. Cependant, il devient de plus en plus évident qu'à l'avenir il faudra se lancer dans des grands projets d'infrastructure des transports, malgré les restrictions budgétaires et les mesures d'austérité, si l'on veut maintenir dans la CEE un réseau de transport viable, sachant que la demande pour les services de transport non seulement retrouve son niveau d'avant la crise mais encore poursuit sa progression.

D. L'industrie automobile

38. L'industrie automobile est celle qui a été le plus durement touchée par la crise économique. La production comme les ventes ont accusé un recul sans précédent en 2008 et 2009. Malgré une légère augmentation début 2010, l'offre et la demande de voitures neuves dans la CEE restent inférieures à ce qu'elles étaient avant la crise. Pendant les dix premiers mois de 2010, le marché des véhicules utilitaires dans l'Union européenne et l'AELE a progressé de près de 7 %, principalement grâce à la demande de fourgonnettes. La production de poids lourds a régressé pendant la même période de 5 %, tandis que la production d'autobus et d'autocars a diminué de 6 % par rapport à l'année précédente.

39. En Amérique du Nord, la production de véhicules automobiles a chuté de 32 % en 2009 et les ventes de 21 %. Cependant, la forte demande enregistrée en Asie et en Amérique du Sud a redonné des raisons d'espérer une reprise en 2010 et 2011, d'autant plus que l'emploi a rebondi d'environ 30 % dans le secteur automobile des États-Unis par rapport à 2009. La Chine et le Japon concentrent à eux deux plus de la moitié de l'ensemble des véhicules automobiles en circulation en Asie et dans le Pacifique. Rien qu'en Chine, les ventes de véhicules automobiles ont bondi de 45 % en 2009, ce qui équivaut à la vente de 13,6 millions de véhicules.

40. Outre la récession économique et les problèmes de débouchés, l'avenir de l'industrie automobile obéit à des tendances déterminantes, comme l'urbanisation rapide et la modification des habitudes qu'elle entraîne chez les consommateurs (par exemple la jeune génération est plus intéressée par la mobilité que par les véhicules eux-mêmes). En outre, les partisans du changement plaident en faveur de véhicules peu polluants et de changements technologiques radicaux. Une des principales difficultés est de réduire les émissions de CO₂ grâce à la mise au point de techniques innovantes, peu polluantes, et à l'utilisation de nouvelles sources d'énergie. L'efficacité énergétique est devenue un des principaux objectifs aussi bien des constructeurs d'automobiles que des dirigeants politiques, aux niveaux national et international. Dans ces conditions, et en supposant que la production d'électricité et la production d'hydrogène seront durables, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules avait décidé dès 2008 que, pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules automobiles, il faudrait procéder comme suit:

- Dans les cinq ou six ans à venir (d'ici à 2015), améliorer de 30 % l'efficacité énergétique des véhicules neufs équipés de moteurs à combustion interne conventionnels;

- D'ici à 2020-2025, mettre en circulation des véhicules hybrides à recharge extérieure ainsi que des véhicules à hydrogène et à pile à combustible;
- D'ici à 2040, généraliser l'utilisation des véhicules électriques dans le monde entier.

41. Dans les 27 pays de l'Union européenne, plus la Fédération de Russie, l'Ukraine et la Turquie, il existe 297 usines de montage de véhicules et de fabrication de moteurs, et l'industrie automobile fait travailler indirectement 10 fois plus de personnes qu'elle n'en emploie effectivement. Rien qu'en Europe, environ 6 millions d'emplois sont directement tributaires de l'avenir de l'industrie automobile.

IV. Résumé

42. En 2010, on a enregistré quelques signes de reprise après la crise économique et financière mondiale. La croissance économique revient progressivement, mais de façon inégale selon les régions. Malgré des tendances encourageantes, plusieurs pays de la CEE sont en butte à des difficultés financières et à de forts taux de chômage. Les pays en développement d'Asie montrent la voie à suivre pour instaurer une économie mondiale saine, puisque les résultats économiques qu'ils ont enregistrés en 2010 ont été meilleurs que prévu et que leurs échanges et leurs exportations de marchandises ont nettement repris.

43. Le secteur des transports a fortement pâti de la récession économique mondiale et de la contraction des échanges mondiaux en 2009. En conséquence, la demande des services de transport s'est fortement réduite dans la CEE ainsi que les recettes correspondantes. L'année 2010 a été marquée par une augmentation générale encourageante du trafic intérieur de voyageurs et de marchandises par rapport à l'année précédente. Et pourtant, les chiffres restent nettement inférieurs aux niveaux records qu'ils avaient atteints avant la crise pour tous les modes de transport intérieur (routes, rail et voies navigables).

44. En 2010, la principale question d'actualité a été la sécurité de la circulation routière. Le nombre de tués sur les routes a nettement diminué dans l'ensemble de la CEE, sauf dans certaines sous-régions, notamment dans les pays de la Communauté des États indépendants et dans l'Europe du Sud-Est. Le lancement en 2011 de la Décennie d'action pour la sécurité routière devrait projeter ce problème moderne sur le devant de la scène et inciter la plupart des pays de la CEE à prendre des mesures concrètes pour mettre en place des politiques efficaces de sécurité routière et la communauté internationale à coordonner de façon plus cohérente ses efforts dans ce domaine.

45. En Europe et aux États-Unis, l'industrie automobile a enregistré une chute sans précédent de sa production et de ses ventes en 2009. Cependant, ce secteur a fait preuve de résistance puisqu'en 2010 la demande de véhicules utilitaires s'est redressée et que les débouchés qui viennent de s'ouvrir en Asie orientale pour les voitures particulières offrent des perspectives de croissance. Les constructeurs donnent désormais la priorité aux véhicules économes en carburant, afin de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ dues aux moyens de transport routier. L'industrie automobile reste soumise aux tendances économiques mais aussi aux choix des dirigeants politiques qui souhaitent que l'évolution technique tende vers des véhicules émettant peu de carbone.

46. Cependant, il faudra plus que des innovations technologiques pour réduire les émissions de CO₂ provenant du transport intérieur; c'est la raison pour laquelle des politiques de transport intégrées sont en cours d'élaboration dans de nombreux pays. Afin de réduire l'incidence des changements climatiques, il faudra non seulement réduire les émissions de CO₂ mais aussi adapter le secteur des transports. Le nombre et l'intensité d'événements météorologiques extrêmes constatés en 2010 ont considérablement freiné les

opérations de transport, et mis en évidence la nécessité de faire encore davantage en matière d'adaptation et de gestion des risques.

47. Malgré une évolution favorable aux États-Unis d'Amérique et dans certains pays de la CEE dans le domaine des infrastructures de transport, le manque de ressources pour le financement de projets de transport continue à être l'un des principaux obstacles aux initiatives nationales ou régionales. Les autorités s'efforcent de mettre en place de façon coordonnée des infrastructures de transport prioritaires dans le cadre d'initiatives et de projets de coopération régionale, tels que la TEM et la TER mais aussi le Projet LTEA. En outre, le recours de plus en plus fréquent, dans les États membres de l'Union européenne, à des projets de transport cofinancés et la préférence croissante des gouvernements pour des partenariats public-privé sont encourageants.
