



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

Vingt-septième session

Genève, 8-10 septembre 2014

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–7	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	8	3
III. Deuxième atelier commun associant les projets de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, d'autoroute transeuropéenne (TER) et de chemin de fer transeuropéen (TEM) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, consacré aux bonnes pratiques et aux nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport (point 2 de l'ordre du jour)	9–13	4
IV. Atelier sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la Méditerranée: échange de données d'expérience entre pays de la zone EuroMed et les pays membres de la CEE (point 3 de l'ordre du jour)	14–31	6
A. Projet EuroMed pour les transports	14–20	6
B. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO).....	21–22	8
C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée (UpM).....	23–24	8
D. Tendances et économie des transports: exemples dans la région de la CEE.....	25–29	9



E.	Le Réseau de transport euroméditerranéen	30–31	9
V.	Liaisons entre ports maritimes et arrière-pays et procédures douanières: projet MEDNET de l'Union européenne (point 4 de l'ordre du jour).....	32–34	10
VI.	Suivi des faits nouveaux intéressant les réseaux de transport paneuropéens (point 5 de l'ordre du jour).....	35–39	10
A.	Exposé de la Commission européenne sur les progrès de la mise en place du réseau transeuropéen de transport.....	35	10
B.	Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER).....	36–39	11
VII.	Liaisons de transport Europe-Asie (point 6 de l'ordre du jour).....	40–42	12
A.	Activités concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)	40–41	12
B.	Autres initiatives en matière de transport Europe-Asie	42	12
VIII.	Changements climatiques et transports (point 7 de l'ordre du jour).....	43–53	13
A.	Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux	43–46	13
B.	Atténuation des effets des changements climatiques: présentation de l'outil ForFITS de la CEE	47–50	14
C.	Gaz d'échappement des moteurs diesel	51–53	14
IX.	Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 8 de l'ordre du jour).....	54–65	15
A.	Tendances et économie des transports pour la période 2012-2013: transports urbains et mobilité durables	54–55	15
B.	Tendances et économie des transports pour la période 2013-2014: financement des infrastructures de transport	56–58	15
C.	Tendances et difficultés dans le secteur des transports routiers.....	59–61	16
D.	Tendances et difficultés dans le secteur des transports ferroviaires.....	62	16
E.	Tendances et difficultés dans le secteur des transports par voies navigables intérieures	63	16
F.	Analyse des statistiques de la CEE sur les transports	64–65	16
X.	Assistance technique aux pays en transition (point 9 de l'ordre du jour).....	66–68	17
XI.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour).....	69–71	18
	Participation de pays non membres de la CEE, Parties contractantes à des conventions de la CEE, aux activités du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires	69–71	18
XII.	Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2015 et 2016 du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)	72	18
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	73	18
XIV.	Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)	74	18
XV.	Adoption des décisions (point 14 de l'ordre du jour).....	75	19

I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a tenu sa vingt-septième session du 8 au 10 septembre 2014, sous la présidence de M. Björn Oriwohl (Allemagne). Y ont participé des représentants des pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants: Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Espagne, Fédération de Russie, France, Israël, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Suède, Suisse et Turquie.
2. Des représentants de l'Afghanistan, de l'Algérie, de la Jordanie, du Maroc et de la Tunisie ont participé à la session conformément à l'article 11 du mandat de la CEE.
3. Un représentant de l'Union européenne (Centre commun de recherche (CCR)) était présent.
4. Les institutions spécialisées et organismes des Nations Unies ci-après étaient également représentés: secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et Bureaux centraux des projets TEM et TER de la CEE.
5. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient également représentées: Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO), et la Commission économique eurasienne (EEC).
6. Des membres des organisations non gouvernementales dont les noms suivent étaient également présents: Fédération routière internationale (IRF) et Union internationale des transports routiers (IRU).
7. Les entités énumérées ci-après ont participé à la session à l'invitation du secrétariat: Centre Sectoriel de formation professionnelle aux métiers de transport et de la logistique, CMS Cameron McKenna LLP, Democritus University of Thrace, EuroMed Road, Rail and Urban Transport Project, Evonik Industries AG, Fit Consulting, International Association "Coordinating Council on Transsiberian Transport " (CCTT), International MultiModal Transport Association (IMMTA), Kapsch TrafficCom AG, KIP - Intermodal Transport Cluster, National Technical University of Athens, PriceWaterhouseCoopers LLP.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.5/55.

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ((ECE/TRANS/WP.5/55).

III. Deuxième atelier commun associant les projets de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, d'autoroute transeuropéenne (TER) et de chemin de fer transeuropéen (TEM) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, consacré aux bonnes pratiques et aux nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport (point 2 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 1.

9. Le secrétariat a souhaité la bienvenue aux participants à l'atelier et évoqué les défis que posait le financement des infrastructures de transport. L'importance de disposer d'une infrastructure de transport moderne et efficace ainsi que de mettre au point des outils nouveaux et innovants pour le financement des infrastructures de transport a été soulignée. En outre, l'analyse comparative des coûts de construction d'infrastructures de transport a été mentionnée comme l'un des points clés qui seraient abordés par l'atelier. Il s'agit d'un critère important et complexe à prendre en compte lorsque les gouvernements doivent calculer les coûts de construction.

10. En conclusion, les participants:

a) Ont rappelé que l'évolution des systèmes de taxation des transports par poids lourds avait suivi trois étapes principales: a) la taxation indirecte de l'utilisateur; b) la taxation sur la base de la durée (Vignette); et c) la taxation sur la base du kilométrage (Péage);

b) Ont noté que les systèmes de péage électronique, fondés sur le principe de l'«utilisateur payeur» ou du «pollueur payeur», sont des instruments qui tendent à se répandre pour le (re)financement des infrastructures de transport;

c) Ont noté que les taxes appliquées aux systèmes de transport étaient progressivement remplacées par des instruments plus efficaces tels que les systèmes de péages routiers;

d) Ont observé que les partenariats public-privé (PPP) dans le cadre du financement des infrastructures de transport comportent plusieurs risques tels que le risque politique (changement de gouvernement), le risque lié à la construction (conditions de terrain imprévues), le coût élevé en capital (besoin d'une contribution en capital), le risque lié à la demande (recettes usagers), la disponibilité des moyens financiers (liquidités sur le marché);

e) Ont noté que les programmes de PPP ne sont pas toujours la meilleure solution pour le financement des infrastructures de transport et que des précautions très sérieuses devraient être prises et étudiées avant de mettre en œuvre un tel instrument d'investissement;

f) Ont observé qu'il existe différents mécanismes de style PPP tels que le modèle traditionnel PPP (conception-construction-financement-maintenance), le modèle financement de la construction (conception-construction-financement) et le modèle financement post-construction (concession/privatisation post-construction):

i) Dans le modèle traditionnel PPP le secteur public paie seulement pour le service qu'il reçoit; quant au secteur privé il est incité à prendre en considération le «coût de vie total du projet». Il y a donc répartition fractionnée des risques. Il est à noter qu'il existe des précédents internationaux importants d'application de ce modèle;

ii) Dans le modèle financement de la construction le risque lié à la construction est transféré au secteur privé, il existe des primes de risque réduites au stade post-construction, une plus grande souplesse d'exploitation et un besoin de financement à court terme qui implique une plus grande liquidité sur les marchés bancaires;

iii) Dans le modèle financement post-construction il existe des primes de risque réduites au stade de la construction, une plus grande souplesse dans la conception et la construction et une réduction notable de la complexité des procédures d'appel d'offres;

g) Ont convenu que l'analyse comparative des coûts de construction d'infrastructures de transport est un facteur important lorsqu'il s'agit d'obtenir des coûts de construction réalistes et un programme d'investissement stable sans explosion des coûts, et ont convenu que l'analyse comparative des coûts de construction pourrait être appliquée pour l'estimation des coûts et le contrôle des coûts des développements de projets;

h) Ont noté que le coût des infrastructures de transport était fonction des facteurs suivants: durée de vie escomptée; valeur d'origine par rapport aux coûts de remplacement; choix d'un amortissement linéaire ou non linéaire; laps de temps entre les opérations de maintenance; taux d'intérêt. Il a également été noté que les composantes des coûts d'infrastructure variaient selon les modes de transport;

i) Ont convenu que les principaux paramètres qui influent sur les coûts d'infrastructure de transport sont le développement économique du pays, la disponibilité des ressources naturelles énergétiques (niveau des coûts de carburant), la qualité de la construction, le type de terrain ou de sol et la topographie, les paramètres relatifs à l'environnement, la traversée des agglomérations urbaines, etc., et les coûts d'expropriation.

11. L'atelier a fait ressortir la complexité des questions de fond liées au financement des infrastructures de transport et la nécessité d'analyser plus avant la question dans la région de la CEE. Le Groupe de travail a remercié les orateurs pour l'excellente qualité de leurs exposés, qu'il a trouvés très instructifs et d'une grande importance, et a demandé au secrétariat de tenir compte des débats tenus au cours de l'atelier lorsqu'il établirait la prochaine publication sur l'évolution et l'économie des transports, et d'y faire figurer les exposés présentés au cours de l'atelier à titre d'études de cas ou d'exemple de pratiques recommandées.

12. En outre, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir un document officiel sur la base des contributions reçues des experts sur l'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport pour la prochaine session. Des propositions pour d'éventuelles mesures ultérieures à prendre par le Groupe de travail sur cette question devraient être incluses.

13. On trouvera sur le site Web de la CEE, à l'adresse www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop7.html, le détail des activités menées dans le cadre de l'atelier, y compris les conclusions et recommandations finales, les exposés ainsi que toute la Document relative à l'atelier

IV. Atelier sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la Méditerranée: échange de données d'expérience entre pays de la zone EuroMed et les pays membres de la CEE (point 3 de l'ordre du jour)

A. Projet EuroMed pour les transports

Document: Document informel n° 2.

14. La délégation EuroMed, composée de 18 experts nationaux de 6 pays EuroMed et 4 experts EuroMed, a participé à la session du matin de l'Atelier sur les tendances et économie des transports dans la région méditerranéenne: Partage d'expériences entre les pays euro-méditerranéens et ceux de la CEE, qui était organisé dans le cadre de la coopération CEE-EuroMed. Après un exposé d'introduction sur le Projet EuroMed RRU (rail-route-transport urbain) fait par M. Michalis Adamantiadis, chef d'équipe du projet et expert des transports routiers, des experts de trois pays EuroMed, à savoir la Jordanie, le Maroc et la Tunisie, ont pu faire des présentations sur les tendances du secteur des transports dans leurs pays, les activités de planification stratégique et de développement, ainsi que les principaux grands problèmes à résoudre.

15. Les participants ont noté que le projet EuroMed de transport routier, ferroviaire et urbain (EuroMed RRU), financé par l'UE, était mis en œuvre dans le cadre de l'Instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) – Sud. Ce projet couvre l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine, la Syrie et la Tunisie. Les principaux objectifs du projet sont le développement du transport terrestre, y compris les aspects tels que: réforme et adaptation de la réglementation; conditions opérationnelles facilitant le transport transfrontalier; sécurité des modes de transport terrestre; systèmes de transport durable et efficace dans les zones urbaines; et échange d'expériences avec les autres pays, en particulier de la région de la Méditerranées.

16. Les activités du projet ont produit des résultats tangibles, dont certains sont résumés ci-dessous:

a) Une législation nouvelle a été adoptée en Algérie sur la mise en œuvre du tachygraphe numérique;

b) La Jordanie est en train d'appliquer la Feuille de route pour l'adhésion à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et sa mise en œuvre, établie par le projet. Des efforts soutenus des pays partenaires EuroMed et des participants au projet ont permis de réaliser des avancées substantielles des démarches en vue de l'ouverture de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) aux États non membres de la CEE-ONU;

c) En ce qui concerne l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) sa mise en œuvre complète est en cours au Maroc après les étapes de la formation respective et de la visite de la visite d'étude à Padoue;

d) L'adhésion aux Accords ATP et ADR est envisagée par les pays partenaires d'EuroMed qui ne sont pas Parties contractantes à ceux-ci. Le Ministère marocain de l'intérieur est maintenant prêt à mettre en œuvre la Feuille de route pour l'organisation et la réglementation des entreprises de taxis établie par le projet;

e) Israël utilise les dispositions techniques dans le cadre des projets de règlements élaborés par les experts ferroviaires d'EuroMed pour leur introduction en tant que règlement officiel du Ministère des transports;

f) La Tunisie utilise le manuel de référence en matière de qualité pour le transport ferroviaire de passagers, fourni par les experts;

g) La Jordanie a reçu des lignes directrices pour les enquêtes sur les accidents ferroviaires et a exprimé son souhait de recevoir en outre une assistance pour l'organisation de l'unité d'enquête interne sur les accidents au sein du Ministère des transports.

17. La CEE est un partenaire stratégique du projet EuroMed RRU. Compte tenu du fait que la composante du transport routier du projet EuroMed RRU est principalement axée sur la facilitation du transport international par l'harmonisation des règles et normes, la promotion de la sécurité des transports terrestres et de l'efficacité du transport transfrontière, des experts de la Division des transports ont régulièrement participé à diverses activités régionales et nationales de formation organisées sous projet EuroMed RRU. En outre, une publication commune CEE, IRU et EuroMed sur les principaux accords et conventions des Nations Unies relatifs aux transports routiers a été publiée en trois langues (anglais-français-arabe). La tenue d'une visite d'une journée dans les locaux de la CEE au Palais des Nations à Genève et des deux ateliers a été parmi les résultats concrets de la coopération CEE-EuroMed RRU.

18. La représentante de la Jordanie, M^{me} Dalal Abdulhafez Falah Al-Hanayafeh, a déclaré que la Stratégie nationale des transports de son pays permettrait d'améliorer la cohésion et l'intégration de l'économie de la Jordanie dans la région, d'accroître l'interopérabilité avec les pays voisins et l'Europe, d'améliorer l'efficacité technique et l'interconnectivité du réseau national, et de promouvoir la sécurité, l'inclusion sociale et la durabilité environnementale. Bien qu'il se soit produit une réduction en volume des échanges à destination de, à partir de et en transit par le Royaume à la suite des crises économiques internationales et de l'agitation politique au Moyen-Orient, ce qui a eu des incidences directes sur l'économie nationale, la Jordanie s'est fixé pour objectifs l'amélioration des transports publics (transport rapide par autobus (BRT) et les services de tramways), l'amélioration de la sécurité, la protection de l'environnement, la mise en œuvre du projet ferroviaire national jordanien qui a été déclaré par l'UpM comme un projet prioritaire (environ 950 km, l'investissement de 1,9 milliard d'euros) et l'harmonisation technique pour réaliser l'interopérabilité intra et intermodale.

19. La représentante du Maroc, M^{me} Lalla Bahija Boucetta, a souligné que les défis les plus importants auxquels devait faire face le secteur du transport de fret étaient la poursuite du renforcement de la structure organisationnelle, par la mise en place d'une attestation de compétence professionnelle et avec l'introduction d'examens spécialisés organisée par le Ministère des transports l'instauration d'une formation continue pour les professionnels des transports et de la sécurité routière, ainsi que la constitution d'un comité de consultation entre les autorités et les professionnels du secteur. D'autres grands axes de l'action officielle concernent notamment la diffusion de l'utilisation du carnet TIR, l'ouverture de nouveaux marchés, la mise en service du tachygraphe numérique ainsi que la mise en application des dispositions des conventions ATP et ADR de la CEE, afin de permettre l'alignement des normes techniques nationales pour la certification des véhicules sur les normes internationales.

20. Le représentant de la Tunisie, M. Fraj Ali, a souligné que dans le cas du transport par route, le transport de marchandises pour compte propre et le transport de marchandises pour compte d'autrui effectué sur des véhicules d'un poids inférieur ou égal à 12 t sont exempts de taxes de circulation et qu'ils ne nécessitent aucune autorisation ou permission. La Tunisie doit maintenant mener à bien plusieurs grands projets dans le domaine du

transport routier de marchandises, notamment la mise en service du tachygraphe numérique, l'introduction de procédures de qualification initiale et de formation continue pour les conducteurs professionnels, le développement d'une base réglementaire et technique ainsi que de procédures standard pour les prescriptions et règlements techniques concernant les véhicules et leur inspection périodique. Enfin, l'un des principaux projets en matière de transports dans le pays concerne la construction d'un système de transport complexe en 2029, qui sera composé de 5 lignes de transport en commun en site propre (TCSP), dont 2 seront affectées aux tramways et 3 aux BRT, et le développement simultané d'un réseau de trains rapides.

B. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO)

Document: Document informel No. 3

21. Le représentant du CETMO a présenté le rapport sur les activités récemment menées par le Centre (document informel n° 3). Il a fait savoir que la section de l'infrastructure de transport de la région GTMO 5+5, en étroite coopération avec les pays:

- a) Établit des plans d'infrastructures prioritaires qui définissent un réseau intégrant tous les pays membres;
- b) Développe un projet régional pour la mise en place d'un réseau de services de navigation côtière pour assurer la sécurité du transport maritime;
- c) Finalise les sections centrales en attendant la construction de l'autoroute trans-Maghreb et sa définition et son extension en direction de la Libye et de la Mauritanie (projet UpM);
- d) Coordonne les travaux relatifs à l'autoroute trans-Maghreb;
- e) Définit un axe ferroviaire trans-Maghreb intégré et interopérable.

22. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du CETMO de son rapport détaillé et a demandé à recevoir à sa prochaine session de 2015 des renseignements actualisés sur les activités du Centre.

C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée (UpM)

Document: Document informel n° 4.

23. Le représentant de l'Union pour la Méditerranée a présenté un rapport sur les activités de l'UpM (document informel n° 4) concernant:

- a) Les activités de formation Logismed (LOGISMED-TA);
- b) L'achèvement de la section centrale de l'axe autoroutier Trans-Maghreb;
- c) Le Projet de développement des chemins de fer nationaux jordaniens (JNRP) comme élément d'un Réseau ferroviaire régional;
- d) Les projets prioritaires s'inscrivant dans le Réseau de transport transméditerranéen (TMN-T).

24. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt ce rapport détaillé et a demandé à recevoir à sa prochaine session de 2015, des renseignements actualisés sur les activités de l'Union.

D. Tendances et économie des transports: exemples dans la région de la CEE

Document: Document informel n° 5.

25. Des représentants de pays de la région de la CEE ont présenté des informations sur les tendances dans le domaine des transport et des politiques de transport dans leur pays.

26. Le représentant de la Suède, M. Krister Sandberg a fait savoir que dans son pays l'organisme gouvernemental Trafikanalys, fondé le 1^{er} avril 2010, fournit aux décideurs des services compétents et pertinents en matière de conseils, d'enquêtes, d'analyses, d'études de suivi concernant les politiques et évalue les mesures proposées et mises en œuvre de la politique des transports et produit des statistiques officielles dans les secteurs des transports et des communications, y compris des enquêtes sur les déplacements des personnes et des études sur les flux de marchandises. Un rapport complet a été présenté sur les divers modes et infrastructures de transport suédois.

27. Le représentant de la Fédération de Russie, M. Sergey Egorchev, a évoqué la nécessité d'actualiser la stratégie des transports de la Fédération de Russie. Les principaux objectifs de cette stratégie sont:

- a) De mettre en place un système de transport intégré;
- b) D'assurer la disponibilité et la qualité des services de transport et de logistique dans le secteur transport de fret;
- c) D'assurer la disponibilité et la qualité des services de transport dans le secteur transport de voyageurs;
- d) De renforcer la sécurité du système de transport;
- e) D'intégrer le système de transport russe au système mondial et de développer les capacités de transport en transit;
- f) De réduire l'impact négatif du système de transport sur l'environnement.

28. Le représentant de la Pologne et président du Comité des transports intérieurs, M. Jerzy Kleniewski a souligné que les objectifs de la Stratégie de développement des transports de la Pologne à l'horizon 2020 (avec son prolongement jusqu'à l'horizon 2030) sont les suivants:

- a) L'instauration d'un système de transport intégré, principalement par le biais d'investissements dans les infrastructures;
- b) L'établissement de conditions favorisant le bon fonctionnement des marchés du transport et la mise en place de systèmes de transport efficaces.

29. L'instrument clef pour le financement du développement du RTE-T sera un nouveau mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF). Des informations détaillées à ce sujet ont été fournies.

E. Le Réseau de transport euroméditerranéen

30. La Commission européenne n'avait pas d'information nouvelles à communiquer au Groupe de travail sur ce point de l'ordre du jour.

31. Le Groupe de travail a exprimé ses remerciements au projet EuroMed, aux secrétariats du CETMO et de l'UPM et, en particulier, à tous les intervenants pour leurs excellentes présentations. Le Groupe de travail a reconnu l'importance de l'échange d'informations et du partage d'expérience en matière de politiques de transport et de bonnes

pratiques. Le Groupe de travail a prié le secrétariat, chaque fois que possible, d'inviter des conférenciers et de présenter des initiatives comme le projet EuroMed à ses sessions. Le Groupe de travail a suggéré qu'il serait bon d'organiser un atelier qui rassemblerait toutes les initiatives traitant de projets d'infrastructure sur les corridors.

V. Liaisons entre ports maritimes et arrière-pays et procédures douanières: projet MEDNET de l'Union européenne (point 4 de l'ordre du jour)

32. Le principal objectif du projet MedNet est l'établissement et la mise en service d'un réseau d'autorités portuaires et d'experts des transports dans la région méditerranéenne, qui s'occuperait de l'échange de données d'expérience sur les opérations portuaires, les procédures douanières et la simplification des autorisations délivrées aux navires et cargaisons. La réalisation de cet objectif passe par l'amélioration de l'interopérabilité, qui permettra d'établir des chaînes d'approvisionnement sans rupture dans le domaine des transports, et par l'adoption d'une conception commune des procédures douanières et des autorisations de sortie de port des navires. Cela passera en outre par la promotion de la mise en service de systèmes d'information dans les ports.

33. Le développement de l'Observatoire des opérations portuaires en Méditerranée est l'une des principales activités relevant du projet. Il s'agit d'une plate-forme évoluée accessible sur le Web et destinée aux autorités et aux intervenants portuaires, qui diffuse des informations utiles 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.

34. Différentes études de cas concernant l'Albanie, la Croatie, l'Espagne et l'Italie ont été présentées à ce sujet. Le Groupe de travail a pris note des exposés présentés par les experts et il a remercié ceux-ci pour leur participation. Le Groupe de travail a réitéré son intérêt pour les connexions entre les ports et l'arrière-pays. En outre, il a pris note de l'observatoire des connexions entre les ports et l'arrière-pays établi par programme MedNet. Il a prié le secrétariat d'examiner les possibilités sur la façon dont le groupe de travail pourrait coopérer plus activement avec le programme MedNet et son observatoire et présenter les résultats de cet examen à la prochaine session.

VI. Suivi des faits nouveaux intéressant les réseaux de transport paneuropéens (point 5 de l'ordre du jour)

A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès de la mise en place du réseau transeuropéen de transport

Document: Document informel n° 7.

35. Le Groupe de travail a exprimé ses remerciements au secrétariat pour l'élaboration, en coopération avec la Commission européenne, du document informel n° 7 et de l'exposé sur les progrès de la mise en place du réseau transeuropéen de transport. Il a invité la Commission européenne à continuer de communiquer des renseignements actualisés sur ses activités traitant des corridors de transport paneuropéens à sa vingt-huitième session de 2015.

B. Projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER)

Documents: ECE/TRANS/WP.5/2014/1, ECE/TRANS/WP.5/2014/2.

36. Le Groupe de travail a exprimé ses remerciements aux chef de projet et chef de projet adjoint pour les renseignements actualisés fournis sur les activités menées dans le cadre du projet TER en 2014, a réaffirmé son soutien au projet et a invité les chefs de projet à présenter des renseignements actualisés sur les activités récentes relatives au projet TER à sa vingt-huitième session de 2015.

37. Le Groupe de travail a pris note des activités ci-après, menées en 2014:

a) Lancement d'une nouvelle vision du TER et d'une stratégie répondant à de nouvelles perspectives afin de faire connaître les attraits exceptionnels offerts par ce projet international moderne et performant;

b) Coopération avec le projet LTEA de liaisons de transport Europe-Asie, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL) et le Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau;

c) Coopération avec l'European Rail Research Network of Excellence (EURNEX) – afin de trouver une solution commune permettant d'utiliser les fonds de l'Union européenne (UE) destinés à la recherche, au développement et à l'éducation pour les entreprises européennes de chemins de fer;

d) Déplacements en Allemagne, en Hongrie et en Italie afin d'inciter ces pays à participer au projet TER.

38. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour la présentation sur les activités nouvelles faite en coopération avec le chef de projet TEM, a réaffirmé son soutien au projet et a invité le chef de projet à présenter des renseignements actualisés sur les activités récentes relatives au projet TEM à sa vingt-huitième session de 2015.

39. Le Groupe de travail a pris note des activités ci-après, menées en 2014:

a) Échange de connaissances: diffusion de connaissances, de données d'expérience, de savoir-faire, de stratégies, de programmes voire même de procédures dans les domaines du financement des investissements, de la gestion de la sécurité routière, de l'entretien et de la gestion des actifs, de la mise en oeuvre des investissements, des systèmes de transport intelligents (STI) et de la protection de l'environnement et des changements climatiques;

b) Coopération pratique en matière de: construction de routes, d'interopérabilité des systèmes STI et de projets régionaux dans les pays membres du TEM ou pays observateurs;

c) Coopération avec des parties prenantes extérieures, telles que: projet HEEP (Highways Engineers Exchange Programme), Commission européenne, Initiative «Europe centrale» (CEI), etc.

VII. Liaisons de transport Europe-Asie (point 6 de l'ordre du jour)

A. Activités concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)

Document: ECE/TRANS/WP.5/GE.2/20.

40. 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 nouveaux de la phase III du projet (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/20). Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés, et a demandé au secrétariat de communiquer des renseignements actualisés sur ces travaux à sa prochaine session de 2015.

41. Le Groupe de travail a pris note en particulier des points suivants des travaux du Groupe d'experts:

a) Le Groupe d'experts avait procédé à un échange de vues approfondi concernant l'importance des ports en tant que points de départ et d'arrivée des liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie. Etant donné qu'il y a au moins 20 ports ayant des liaisons vers l'arrière-pays qui entrent dans le champ du projet LTEA, le Groupe a demandé au secrétariat d'inviter à l'avenir les représentants de ces ports à des réunions du Groupe;

b) On a souligné que l'un des objectifs devrait être d'établir des horaires intégrés et tarifs coordonnés pour les services ferroviaires – trains de marchandises – le long des axes reliant l'Europe et l'Asie. Les experts ont convenu que cette tâche exigeante et complexe devait être préparée et exécutée en coopération avec différents partenaires. Les représentants de l'Union internationale des chemins de fer, du secrétariat de l'Organisation de coopération économique, des chemins de fer lituaniens et des Chemins de fer russes ont promis de coopérer activement à la mise en place d'horaires et de tarifs coordonnés sur les axes Europe-Asie;

c) Le Groupe a noté que pour pouvoir établir des liaisons de transport Europe-Asie opérationnelles, il serait nécessaire non seulement de prendre en compte les besoins des intervenants de la chaîne de transport des marchandises tels que les producteurs, négociants et transitaires, mais aussi d'éliminer les obstacles qu'ils rencontrent le long des axes de transport Europe-Asie.

B. Autres initiatives en matière de transport Europe-Asie

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

VIII. Changements climatiques et transports (point 7 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 de transport internationaux

Document: ECE/TRANS/WP.5/2014/3 et UNECE publication.

43. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la parution en décembre 2013 de la publication de la CEE sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux et de sa distribution à tous les experts et participants du groupe d'experts des effets des changements climatiques et de l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux.

44. Le Groupe de travail a examiné en outre le mandat du Groupe pour la poursuite de ses travaux (ECE/TRANS/WP.5/2014/3), établi par le secrétariat sur la base des recommandations formulées dans son rapport final.

45. Le Groupe de travail a apporté les amendements suivants au mandat du Groupe (texte nouveau en gras, texte supprimé biffé):

a) Alinéa *a*, page 1:

Identifier et inventorier si possible les éléments des réseaux de transport ~~les nœuds critiques et sensibles~~ **vulnérables** aux changements climatiques ~~des infrastructures de transport~~ dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE), si possible dans le cadre d'un système d'information géographique (SIG);

b) Alinéa *b*, page 2:

Utiliser/mettre au point des modèles, **des méthodologies, des instruments et des règles de bonne pratique pour répondre aux** risques extrêmes (par exemple canicules et inondations) qui peuvent affecter ~~certaines~~ des éléments particuliers de l'infrastructure de transport intérieur dans la région de la CEE dans le cadre de différents scénarios d'évolution du climat, ~~et les transposer aux réseaux de transport intérieur de la CEE afin de dresser une carte de sensibilité et de localiser les «points chauds» si possible dans le cadre d'un SIG;~~

(c) Alinéa *c*, page 2:

Identification et analyse ~~Entreprendre des recherches sur les divers effets des changements climatiques sur les transports; ces recherches devraient inclure des études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales potentielles des changements climatiques et accompagnées d'une analyse coût/avantages des solutions d'adaptation envisageables;~~

d) Paragraphe 5, page 2:

La traduction des documents et l'interprétation simultanée des débats en anglais, français et russe seront prises en charge par la CEE pour ~~au moins les quatre~~ **toutes les** sessions qui se tiendront au Palais des Nations à Genève.

46. Le Groupe de travail a approuvé, ainsi modifié, le mandat de la deuxième phase du Groupe d'experts des impacts climatiques et de l'adaptation pour les réseaux de transport internationaux. Le Groupe de travail a également approuvé la modification du titre de ce groupe d'experts en Groupe d'experts des impacts du changement climatique et de

l'adaptation des réseaux et des points nodaux de transport. Il a demandé au secrétariat de soumettre ce mandat à la prochaine session du Comité des transports intérieurs pour approbation.

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

47. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'état d'avancement des travaux de la période 2013-2014 concernant le Projet relatif aux systèmes futurs de transport intérieur (projet ForFITS), financé par le Compte de l'ONU pour le développement.

48. Les politiques en matière de transport durable peuvent être évaluées avec l'outil ForFITS au moyen d'une simulation basée sur trois stratégies dénommées «Éviter-Remplacer-Améliorer» prenant en compte l'évolution attendue des paramètres macroéconomiques pertinents. L'outil ForFITS est accessible en ligne et est accompagné d'un manuel d'utilisation de 300 pages qui traite de toutes les informations nécessaires sur la façon d'utiliser ForFITS, ainsi que des exemples pratiques pour faciliter le processus d'auto-apprentissage.

49. Dans la phase finale du projet, des ateliers régionaux et nationaux de renforcement des capacités ont été organisés. L'objectif était de sensibiliser à la question des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans les transports terrestres ainsi que de fournir des informations sur l'outil ForFITS. Chaque fois qu'il était possible, les ateliers régionaux et nationaux ont été organisés consécutivement au lancement des pilotes. Au cours de la phase pilote, ForFITS a été essayé dans sept pays situés dans les cinq régions des Nations Unies, à savoir: Chili, Éthiopie, France, Hongrie, Monténégro, Thaïlande et Tunisie.

50. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies sur les essais de l'outil ForFITS et a réitéré son soutien à la poursuite du développement de cet outil. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de présenter des informations récentes sur cette question à la prochaine session.

C. Gaz d'échappement des moteurs diesel

Document: UNECE publication.

51. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la parution de la version finale du document de travail intitulé «Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités», établi par le secrétariat.

52. Ce document a pour objet:

- a) De présenter un tableau impartial des débats en cours sur les effets nocifs des moteurs et émissions diesel sur la santé et l'environnement;
- b) De faire le point sur les résultats d'études récentes sur les effets nuisibles des gaz d'échappement des moteurs diesel pour la santé publique;
- c) De fournir des informations sur les émissions des moteurs diesel dans différents secteurs économiques, y compris les transports intérieurs;
- d) D'examiner les mesures récentes prises en matière de politiques de réduction des émissions de polluants pour répondre aux préoccupations relatives à la santé et à l'environnement;

e) D'examiner les perfectionnements techniques applicables aux moteurs diesel qui permettent de réduire, voire d'éliminer les effets nocifs de ces moteurs sur la santé publique.

53. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat des travaux effectués et a demandé que les faits nouveaux dans ce domaine lui soient présentés à sa prochaine session

IX. Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 8 de l'ordre du jour)

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

Document: UNECE publication.

54. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des travaux sur la publication sur le thème «tendances et économie des transports 2012-2013: transports urbains et mobilité durables», établie par le secrétariat sur la base des contributions des pays. Le secrétariat a fait observer que la publication est en voie d'achèvement et qu'il reste seulement à faire quelques travaux de rédaction et de mise en forme finale. La parution devrait avoir lieu avant la fin de l'année 2014.

55. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat et a félicité celui-ci pour le travail accompli. Il a demandé au secrétariat de finaliser le rapport et de procéder à sa publication.

B. Tendances et économie des transports pour la période 2013-2014: financement des infrastructures de transport

56. Le secrétariat a fourni certaines informations complémentaires sur la publication relative aux tendances et à l'économie des transports ayant pour thème: Le financement des infrastructures de transport pour la période 2013-2015 (ECE/TRANS/WP.5/2013/3).

57. Il a rappelé qu'il avait approuvé (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 30 à 32) la proposition du secrétariat de transformer le rapport qui examinait la situation des transports dans les États membres de la CEE et les tendances nouvelles en matière de développement en une publication annuelle traitant si possible d'un thème spécifique. Le secrétariat a suggéré qu'en raison des ressources limitées en moyens matériels et en temps cette publication soit bisannuelle et non pas annuelle. Le Groupe de travail a approuvé cette proposition du secrétariat.

58. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de prendre pour base les données fournies par les pays au cours des ateliers de l'année dernière sur le financement des infrastructures de transport et de cette année sur le thème «Bonnes pratiques et de nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport», et d'éviter, si possible, l'envoi de questionnaires pour cette publication. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de tenir informé le Groupe de travail sur ce projet de publication à sa prochaine session en 2015.

C. Tendances et difficultés dans le secteur des transports routiers

Document: Document informel n° 8.

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

60. La présentation du représentant de l'IRU a été principalement axée sur la crise du régime TIR et les risques et pertes liés aux opérations de transport routier et à l'absence de système de garantie. Selon l'IRU les opérateurs de transport doivent consacrer jusqu'à vingt-cinq pour cent de temps en plus aux tâches administratives liées au mécanisme de garantie et aux services associés. Le Groupe de travail a noté que l'IRU estimait qu'au cours des années à venir, la perte annuelle potentielle liée au défaut de paiement des droits de douane pourrait atteindre 6 milliards de dollars des États-Unis dans le cas d'un taux d'infractions de cinq pour cent.

61. Le Groupe de travail a remercié l'IRU de son exposé sur l'analyse des tendances et difficultés récentes rencontrées dans les transports routiers, et a invité celle-ci à lui communiquer à sa vingt-huitième session de 2015 des renseignements actualisés sur les faits nouveaux pertinents survenus dans ce secteur.

D. Tendances et difficultés dans le secteur des transports ferroviaires

Document: Document informel n° 8.

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

E. Tendances et difficultés dans le secteur des transports par voies navigables intérieures

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

F. Analyse des statistiques de la CEE sur les transports

64. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des activités d'analyse des statistiques des transports menées par le Groupe de travail des statistiques des transports de la CEE; celui-ci rassemble et diffuse des statistiques des transports sur l'infrastructure terrestre, y compris la circulation motorisée, les accidents de la circulation et le trafic ferroviaire. Il met au point également des méthodes communes afin de faciliter et d'améliorer la collecte d'informations sur les flux de trafic routiers et ferroviaires et les paramètres d'infrastructure par le biais d'enquêtes et de recensements. Le Recensement de la circulation sur les routes E s'inscrit dans une longue tradition. Il s'agit d'un instrument unique pour collecter des statistiques comparables sur les flux de trafic routier le long des grandes routes européennes sur une base internationale. C'est aussi un outil important d'élaboration de la politique des transports. La diffusion de statistiques des transports se fait par le canal de publications (Bulletin annuel de statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord (ABTS), Statistiques des accidents de la route en Europe et en Amérique du Nord et Statistiques provenant des Recensements de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E et de la base de données en ligne.

65. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat des informations fournies et lui a demandé de le tenir informé des faits nouveaux survenus dans le domaine des statistiques des transports dans la région de la CEE à sa prochaine session.

X. Assistance technique aux pays en transition (point 9 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 10.

66. Le Conseiller régional de la Division des transports a communiqué des informations au Groupe de travail sur les activités d'assistance technique en faveur des pays à économie en transition. Le Groupe de travail a noté que l'assistance dans le domaine des transports est axée mais non exclusivement, sur le développement des capacités des pays d'Europe de l'Est et du Sud-Est, le Caucase Sud et en Asie centrale, en particulier les pays enclavés. En outre, une assistance liée aux activités de la Division des transports est fournie aux autres États membres. Les activités d'assistance technique visent à aider les pays à adhérer aux instruments juridiques des Nations Unies, normes et règles, au transfert de savoir-faire ainsi qu'au partage des meilleures pratiques en matière de transport et à les mettre en œuvre.

67. Le Groupe de travail a pris note entre autres des activités suivantes menées au cours de la période:

a) La huitième tranche du projet mondial UNDA en cours: «Renforcement des capacités des pays en développement et des pays à économie en transition afin de faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération et l'intégration régionales»;

b) L'un des domaines permanents de renforcement des capacités menés par la Division des transports sont des activités dans le cadre de SPECA PWG-TBC. Au cours de cette période, les activités étaient axées sur le transport des marchandises dangereuses, avec l'objectif de promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques de la CEE-ONU et de réduire le décalage entre l'adhésion en tant que Partie contractante à une convention ou un accord international et leur mise en œuvre effective;

c) Des ateliers régionaux de renforcement des capacités en matière de facilitation du transit et du passage des frontières ont été tenus à Bakou (Azerbaïdjan), Beijing (Chine) et Dubaï (Émirats arabes unis).

d) En août 2013, le Gouvernement du Bélarus a demandé à la Division des transports son aide pour évaluer le potentiel actuel du système de transport et de logistique et sa contribution à une meilleure intégration de la République du Bélarus dans les chaînes d'approvisionnement internationales;

e) L'objectif principal de la stratégie de la CEE sur les systèmes de transport intelligents est de promouvoir de nouvelles actions et politiques grâce auxquelles les technologies de l'information apportent une amélioration de la qualité de vie et une mobilité durable de part et d'autre des frontières. La Division des transports en collaboration avec le Service public fédéral belge de la mobilité et des transports organise la table ronde Flagship 2014 sur le thème «Vers une nouvelle culture de la circulation et des transports: les innovations technologiques en vue d'instaurer une mobilité sûre, efficace et durable» à Bruxelles les 17 et 18 novembre 2014.

68. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les progrès faits dans les activités d'assistance technique en faveur des pays à économie en transition, et il a demandé au secrétariat de présenter des informations récentes sur cette question à la prochaine session.

XI. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour)

Participation de pays non membres de la CEE, Parties contractantes à des conventions de la CEE, aux activités du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires

Documents: ECE/TRANS/240; document informel n° 11.

69. Le Groupe de travail pris note des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa soixante-seizième session (25-27 février 2014) sur des questions ayant trait aux domaines qui l'intéressent.

70. Le Groupe de travail a aussi noté qu'au cours de la soixante-seizième session du CTI, il avait été tenu une séance privée des présidents des organes subsidiaires du CTI (réservée aux représentants des gouvernements). Cette séance avait pour objet d'examiner la question de la participation des pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes aux conventions et accords de la CEE relatifs aux transports aux activités des groupes de travail et d'autres organes intergouvernementaux de la CEE. Le Comité a décidé, entre autres, de demander au secrétariat de transmettre les points soulevés à ce sujet aux groupes de travail pour discussion et d'établir une synthèse de leurs points de vue et de leurs pratiques actuelles, pour examen par le CTI à sa soixante-dix-septième session. Pour faciliter cette tâche, le secrétariat a établi le document informel n° 11, qui donne une vue d'ensemble des divers mandats et règlements intérieurs applicables et de la mesure dans laquelle ils sont pertinents dans les débats en cours.

71. Le Groupe de travail a rappelé qu'il n'avait pas vocation pour administrer des accord ou conventions internationaux et qu'il ne pouvait donc pas contribuer à une telle discussion sur le fond. Par contre, le Groupe de travail, en tant que lieu d'échange d'idées de la Division des transports, invite tous les gouvernements intéressés à prendre part à ses débats et promeut dans le cadre de ses activités l'échange de connaissances et le partage d'expérience et de règles de bonne pratique entre tous les États qu'ils soient membres ou non-membres de la CEE.

XII. Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2015 et 2016 du Groupe de travail (point 11 de l'ordre du jour)

72. Le Groupe de travail a élu M. Kristof Schockaert (Belgique) Président et M. Sergey Egorshv (Fédération de Russie) Vice-Président pour ses sessions de 2015 et 2016.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

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

XIV. Dates de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)

74. La vingt-huitième session du Groupe de travail a été fixée en principe aux dates du 7 au 9 septembre 2015 à Genève.

XV. Adoption des décisions (point 14 de l'ordre du jour)

75. 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 des points ne figurant pas sur la liste des principales décisions.
