

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**

Genève, 20-23 février 2018

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale :**Travaux analytiques de la Commission économique pour l'Europe (CEE) dans le domaine des transports****Travaux analytiques de la Division des transports durables****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note donne un bref aperçu des travaux analytiques entrepris en 2017 par la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Ces travaux comprennent des études relatives à des questions portant sur les transports, des analyses demandées par des groupes d'experts et des équipes spéciales officiels, des documents analytiques destinés à enrichir les activités liées aux conventions de l'ONU relatives aux transports ou les travaux d'ateliers de renforcement des capacités, ainsi que des études analytiques qui servent de base à la gestion de différents projets. La présente note résume les travaux réalisés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et par la Division des transports durables.

Le Comité est invité à **formuler des recommandations** sur les orientations futures des travaux analytiques de la CEE dans le domaine des transports.

I. Travaux analytiques et ateliers de renforcement des capacités organisés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) facilite l'échange de données d'expérience et d'idées, en particulier sur les défis se rapportant au développement de systèmes de transports intérieurs durables. Son mandat lui permet de jouer le rôle privilégié de « groupe de réflexion » sur les transports dans le cadre du Comité des transports intérieurs (ci-après le CTI).

2. À ce titre, il s'est vu confier les objectifs suivants : recenser les tendances et les évolutions mondiales qui peuvent avoir des conséquences importantes pour le secteur des transports et les défis auxquels ce secteur doit faire face, examiner et analyser les facteurs



susmentionnés sur la base des informations fournies par les États membres, et enfin, formuler par consensus des recommandations pertinentes sur les orientations susceptibles de conduire au développement de systèmes de transport durables.

A. Publications - Études

1. Tendances et économie des transports sur la période 2017-2018 : mobilité en tant que service

3. Cette publication se fondera sur les ateliers organisés au cours de la dernière session du WP.5 (date). Des données seront recueillies en vue de procéder à une analyse détaillée des avantages que la mobilité en tant que service peut apporter aux sociétés et aux économies nationales en tirant parti des données existantes fournies par les bureaux nationaux de statistique.

4. L'étude comprendra des données, des analyses et des exposés sur la notion de mobilité en tant que service, les différents prestataires de services, les différentes politiques qui régissent leurs activités dans différents États et les nouveaux modèles commerciaux qui en découlent.

5. Le projet final de la publication sera prêt à être examiné et soumis pour adoption initiale à la prochaine session du WP.5, qui se tiendra en septembre 2018.

2. Rapport sur la phase III du Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)

6. Conformément à la Déclaration commune sur le développement futur de liaisons de transport Europe-Asie signée le 26 février 2013 à l'occasion de la réunion ministérielle de la CEE sur le thème « Pour des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie », le Groupe d'experts doit s'acquitter des fonctions suivantes :

a) Analyser, promouvoir et soumettre aux institutions financières internationales et autres bailleurs de fonds les projets prioritaires en matière de liaisons de transport Europe-Asie, en même temps que des études de faisabilité ou d'autres études pertinentes, en vue de faciliter le financement durable et à long terme de ces projets ;

b) Identifier les flux de marchandises (quantités et types) susceptibles d'emprunter les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie ;

c) Faciliter la coordination des horaires et des tarifs pour les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier ;

d) Promouvoir les axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie et élaborer une stratégie de commercialisation intégrée ;

e) Mettre à jour et améliorer l'application des systèmes d'information géographique (SIG).

7. Le rapport final du Groupe comprend une analyse complète des points forts, points faibles, possibilités offertes et risques entraînés et propose des stratégies et des recommandations pour surmonter les principaux obstacles et rendre opérationnels les couloirs Europe-Asie.

B. Ateliers

1. Couloirs d'infrastructure de transport en Europe et en Asie

8. Lors de sa vingt-huitième session, tenue à Genève du 7 au 9 septembre 2015, le Groupe de travail avait organisé un atelier consacré aux couloirs de transport routier et ferroviaire en Europe et en Asie. Les participants avaient estimé que, même si de nombreuses initiatives avaient été lancées pour développer des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie, la coopération entre elles était très limitée, voire inexistante. À sa vingt-neuvième session, tenue à Genève du 5 au 7 septembre 2016, le Groupe de travail

avait approuvé la création d'un observatoire des infrastructures de transport en Europe et en Asie, qui devrait englober toutes les initiatives existantes concernant le développement des infrastructures de transport sur les continents européen et asiatique, le principal objectif étant de resserrer la coopération entre ces initiatives. S'inscrivant dans le prolongement des mesures susmentionnées, l'atelier de cette année a fourni aux experts l'occasion de partager leur expérience dans le domaine du développement de couloirs de transport, de contribuer aux discussions sur les moyens de renforcer la coopération, ainsi que de débattre des principes sur lesquels l'observatoire des infrastructures de transport devrait s'appuyer pour que les différentes initiatives coopèrent davantage.

9. Les participants :

a) Ont pris note des tendances et évolutions récentes concernant les couloirs dans la région de la CEE :

- Ont noté la proposition consistant à relier le Danube à la Morava (Serbie), puis à l'Axios (ex-République yougoslave de Macédoine et Grèce) et enfin à la mer Méditerranée par le port de Thessalonique ;
- Ont rappelé qu'il avait été convenu en 2015 de mettre en place un réseau central de transport pour les Balkans occidentaux sur la base du réseau global (méthodologie RTE-T) prévu par le mémorandum d'accord signé entre l'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO) et l'Union européenne. Cette initiative étendait le réseau central de transport RTE-T aux Balkans occidentaux ;
- Ont reçu des informations au sujet de l'initiative « Une Ceinture et une Route », qui concerne principalement l'Asie, l'Europe et l'Afrique, mais à laquelle tous les pays peuvent se joindre dans l'optique d'une coopération économique régionale et d'une prospérité commune, et qui a pour objectif de favoriser la connectivité des politiques publiques, des infrastructures, des transactions commerciales, des activités financières ainsi que les relations entre les peuples. Le projet porte sur 350 axes routiers ouverts au transport international de voyageurs et de marchandises et sur 4 000 lignes de chemin de fer desservant 29 villes dans 11 pays européens ;
- Ont reçu des informations au sujet du couloir Orient-Méditerranée orientale et d'une étude de faisabilité consacrées à la liaison Danube-Oder-Elbe (à ce jour, l'Elbe est relié à la mer du Nord et le Danube à la mer Noire et à la mer Méditerranée) ;
- Ont pris note de la création des couloirs de transport « Primorie-1 » et « Primorie-2 » sur les territoires de la Chine et de la Fédération de Russie ;
- Ont été informés de la mise en place du couloir de transport Via Carpatia, qui reliera la mer Baltique à la mer Méditerranée. La réalisation de ce projet permettra de créer la plus courte liaison de transport entre les pays du Moyen-Orient et de l'Europe du Sud-Est et les États baltes, et de contribuer ainsi au lancement de l'initiative d'une nouvelle Route de la soie ;
- Ont fait référence au projet d'infrastructure routière de la Coopération économique de la mer Noire intitulé « Périphérique autoroutier de la mer Noire », qui découle des efforts concertés entrepris par les États membres de la Coopération pour moderniser près de 755 000 kilomètres de route autour de la mer Noire, relier les principales villes et zones portuaires de la région et faciliter le transport de marchandises, de conteneurs et d'autres types de cargaison à destination et en provenance de ces ports ;
- Ont également évoqué le projet « Autoroutes de la mer » de la Coopération économique de la mer Noire, qui vise à améliorer les infrastructures portuaires, à introduire de bonnes pratiques, à renforcer la compatibilité et l'interconnexion des systèmes de contrôle du trafic maritime, à favoriser l'intermodalité des transports et à préserver une concurrence libre et loyale dans le domaine des transports maritimes internationaux, et auquel 43 ports de la mer Noire, de la mer Adriatique, de la mer Méditerranée et de la mer Égée entendent participer ;
- Ont pris note du fait que six pays avaient accepté qu'un couloir reliant le golfe Persique et la mer Noire soit créé.

b) Ont jugé essentiel d'envisager de nouvelles technologies qui permettent de rendre les opérations de transport entre les deux continents plus économiques, plus écologiques et plus sûres ;

c) Ont constaté que, dans les transports ferroviaires internationaux, la compétitivité des chemins de fer pouvait pâtir de divers obstacles, notamment d'infrastructures médiocres, de tarifs non concurrentiels, de la coexistence de deux régimes juridiques, voire plus, et de retards au passage des frontières ;

d) Ont reconnu que le développement de couloirs de transport en Europe et en Asie se heurtait à de nombreuses difficultés :

- Absence de gestion des couloirs et de mécanismes de mise en œuvre ;
- Absence de services communs intégrés le long des couloirs (tarif unique/horaire unique) ;
- Facilitation insuffisante du passage des frontières, en dépit des instruments juridiques en vigueur (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR) ;
- Manque de coopération non seulement entre les différentes initiatives de développement des couloirs, mais aussi entre les entreprises ferroviaires ;
- Méconnaissance des intérêts et avantages que présente le développement de couloirs de transport ;
- Méconnaissance des moyens d'attirer les cargaisons.

10. On trouvera plus d'informations sur l'atelier, les exposés qui y ont été présentés et les autres documents à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/wp5/transport_infrastructure_corridors_along_europe_and_asia.html.

2. La mobilité en tant que service

11. Tandis que de plus en plus de villes dans le monde doivent faire face aux embouteillages et à la pollution, on assiste à l'émergence de nouveaux modèles commerciaux et de nouvelles technologies visant à résoudre les problèmes liés à la mobilité. En 2014, les investissements en capital dans les services de mobilité à l'échelle mondiale se sont élevés à plus de 5 milliards de dollars, contre moins de 10 millions en 2009. Outre la société chinoise Didi Chuxing, qui compte plus de 100 millions d'utilisateurs dans 300 villes et a collecté plus de 800 millions de dollars, Ola, la plus grande compagnie de taxis à réservation en ligne de l'Inde, a levé jusqu'ici 677 millions de dollars (McKinsey&Company, 2017).

12. Les participants à l'atelier :

a) Ont constaté que la mobilité en tant que service consistait à intégrer diverses formes de services de transport dans une prestation unique accessible à la demande. Pour répondre à une demande du client, l'opérateur met à sa disposition un ensemble varié de possibilités de transport. Pour l'utilisateur, ce type de service peut apporter une valeur ajoutée, car il peut y accéder au moyen d'une application unique et bénéficier d'un seul mode de règlement, ce qui lui évite de passer par des billetteries et des opérations de paiement multiples ;

b) Ont rappelé qu'on comptait plus de 1 200 000 000 de voitures dans le monde, que 22 % de toutes les émissions de carbone provenaient des transports et que les voitures étaient inutilisées 95 % du temps ;

c) Ont été informés que la ville de New Jersey (États-Unis d'Amérique) avait décidé de rémunérer Uber plutôt que de construire une aire de stationnement. La ville a indiqué que cette mesure permettrait de libérer près de 100 places de stationnement à la gare de transit et lui éviterait d'avoir à dépenser des millions de dollars pour aménager des aires de stationnement supplémentaires ;

d) Ont appris que les services de voiture de tourisme avec chauffeur représentaient aujourd'hui 4 % du total des kilomètres parcourus dans le monde. En 2030, ce chiffre atteindra 25 % ;

e) Ont pris note de l'existence de l'Alliance MaaS, partenariat public-privé qui jette les bases d'une approche commune de la mobilité en tant que service et permet de réaliser les économies d'échelle nécessaires à la mise en œuvre et à l'implantation efficaces de ce type de mobilité en Europe et au-delà. Le principal objectif de cette alliance est de faciliter le fonctionnement d'un marché unique et ouvert et le déploiement complet des prestations correspondantes ;

f) Ont été informés des technologies et applications qui intègrent divers services de transport dans une seule offre de mobilité ;

g) Ont été informés d'initiatives visant à mettre en place dans le domaine des chemins de fer un système électronique intégré de transport de porte à porte ;

h) Ont constaté qu'il n'existait pas encore de cadre harmonisé définissant les modalités selon lesquelles une application concernant la mobilité en tant que service pourrait ou devrait être mise en œuvre, notamment d'un pays à l'autre.

13. Le Groupe de travail a pris note des exposés présentés par les experts, les a remerciés de leur participation et a demandé au secrétariat de veiller à ce que la question soit régulièrement inscrite à l'ordre du jour du Groupe de travail.

14. On trouvera le détail des travaux menés dans le cadre de l'atelier, les exposés qui y ont été présentés et tous les documents pertinents sur le site Web de la CEE, à l'adresse : www.unece.org/trans/main/wp5/mobility_as_a_service.html.

C. Groupes d'experts

1. 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

15. De nombreuses analyses ont été menées dans le cadre de la deuxième phase des travaux du Groupe d'experts, qui portait sur la préparation de la « carte des zones sensibles ». Au cours de ses sessions de 2017, le Groupe a :

a) Examiné les résultats de la première phase ;

b) Établi et examiné le premier chapitre de son rapport final ;

c) Élaboré un projet de chapitre sur les politiques nationales, les bonnes pratiques et des études de cas ;

d) Mis au point, examiné et analysé le questionnaire envoyé aux gouvernements ;

e) Recueilli (à partir du questionnaire ou d'autres sources, notamment l'Union européenne, le projet LTEA ou les recensements de la circulation routière et du trafic ferroviaire de la CEE), dans un environnement SIG, des renseignements sur les infrastructures de transport de la majorité des États membres de la CEE ;

f) Reçu de l'Organisation météorologique mondiale, dans un environnement SIG, les projections correspondant aux principaux paramètres climatiques, notamment les précipitations, les températures et la hausse du niveau de la mer.

16. Cependant, pour pouvoir mener à bien ses travaux et atteindre les objectifs prévus dans son mandat, le Groupe d'experts a encore beaucoup de travail à abattre et doit notamment établir la carte des zones sensibles. Il demande donc au Groupe de travail de prolonger son mandat d'une année supplémentaire sur la base du même mandat.

2. Groupe d'experts sur les liaisons terrestres Europe-Asie

17. Le Groupe d'experts a achevé la troisième phase de ses travaux et présenté son rapport final. Le Groupe de travail a salué les efforts déployés par les experts, les a remerciés pour l'excellent travail accompli et a approuvé le rapport final du Groupe d'experts tel qu'il avait été modifié. Il a demandé au secrétariat d'organiser à sa session

suivante, dans le prolongement de la troisième phase des travaux du Groupe d'experts, une conférence internationale sur la mise en place des couloirs Europe-Asie à laquelle seraient invités les gouvernements, les transitaires, les chargeurs et les entreprises ferroviaires.

3. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

18. L'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport est un élément important si l'on souhaite se fonder sur des coûts de construction réalistes et un programme d'investissement stable sans explosion des coûts. L'évaluation comparative des coûts de construction pourrait être utile pour les prévisions de dépenses ainsi que pour la maîtrise des coûts des projets. Le mandat du Groupe a une durée de deux ans et les experts s'attachent principalement à :

- a) Dégager des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, calculer et analyser les coûts de construction des infrastructures de transport ;
- b) Recenser et compiler les terminologies en usage dans la région de la CEE en ce qui concerne les coûts de construction des infrastructures de transports intérieurs. Si possible, établir un glossaire des termes convenus, avec les explications s'y rapportant ;
- c) Recueillir et analyser des données en vue d'une évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE pour chaque mode de transport intérieur (routier, ferroviaire, fluvial), prenant en compte les terminaux intermodaux ainsi que les centres logistiques et de fret et les ports ;
- d) Analyser et décrire les conditions et paramètres de calcul de ces coûts.

19. Les travaux concernant les routes, les ports et les terminaux intermodaux ont bien avancé depuis que des équipes ont été formées pour les mener à bien, que des responsables ont été nommés et que les documents correspondants ont été élaborés. Cependant, il n'en va pas de même pour les chemins de fer et les voies de navigation intérieure. Le secrétariat a élaboré les documents pertinents (terminologies/questionnaire d'évaluation comparative) en sollicitant la participation active d'experts des administrations publiques pour les examiner et en établir la version définitive.

D. Projets

1. Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme

20. Conformément aux instructions du CTI, le Groupe de travail a envisagé de coopérer avec le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) pour élaborer le plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

21. L'expérience acquise par la CEE dans l'élaboration de plans directeurs (TEM, TER et LTEA) a été présentée à la réunion des responsables du Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme qui s'est tenue le 2 juin 2016 à Cologne (Allemagne). Les responsables du Partenariat ont décidé que la Division des transports durables de la CEE, et en particulier le WP.5, serait le chef de file de l'élaboration du plan directeur concernant le cyclisme. Le Fonds d'affectation spéciale PPE-TSE financerait les ressources extrabudgétaires nécessaires à ce projet, notamment au titre des consultants.

2. Renforcement de la connectivité des pays d'Asie du Sud et d'Asie centrale, en particulier des pays sans littoral et des pays les moins avancés, pour établir des liens avec les réseaux de transport et commerciaux sous-régionaux et régionaux, en coopération avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

22. Ce projet vise à donner aux parties prenantes des pays d'Asie du Sud et d'Asie centrale, en particulier des pays les moins avancés (PMA) avec et sans littoral, les moyens de renforcer leurs liens avec les réseaux de transport et commerciaux sous-régionaux et régionaux.

23. Il s'agit donc d'étudier les possibilités a) de relier ces pays aux réseaux routiers et ferroviaires sous-régionaux existants et en projet qui suivent le tracé du réseau routier asiatique et du réseau ferroviaire transasiatique et les couloirs du projet LTEA, en faisant le moins d'investissements possible ; b) de faciliter la circulation des marchandises dans ces couloirs de sorte qu'elle profite à toutes les parties prenantes, en particulier aux PMA avec et sans littoral de ces sous-régions ; et c) de stimuler les échanges commerciaux et les investissements en développant le commerce « sans papier » et en créant des couloirs économiques aux points de passage des frontières, ce qui serait particulièrement utile aux PMA sans littoral et aux pays sortant d'un conflit, comme l'Afghanistan. Ces pays cherchent à reconstruire leur économie en augmentant leurs échanges avec les nouveaux marchés de la région et en améliorant la connectivité, ce qui pourrait leur apporter d'importants avantages économiques et les aider à rétablir la paix et la stabilité.

3. Renforcement de la connectivité régionale au moyen d'une base de données du Système d'information géographique, en coopération avec la Banque islamique de développement

24. Le projet se compose de quatre piliers : mise au point d'une base de données SIG, établissement d'une liste de projets d'investissement avec un ordre de priorité, et élaboration de deux études régionales sur les thèmes « évaluation comparative des coûts de construction et de maintenance des transports » et « mise en place de mécanismes de financements multidonateurs aux fins de la coopération et de l'intégration régionales ». Les pays bénéficiaires du projet sont l'Albanie, l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la République islamique d'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Pakistan, le Tadjikistan, la Turquie, le Turkménistan et l'Ouzbékistan.

II. Activités d'analyse réalisées par la Division des transports durables

A. Outils d'analyse mis au point par la Division

1. Futurs systèmes de transport intérieur

25. L'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) est un remarquable produit analytique élaboré dans le cadre d'un projet de renforcement de capacités financé par le Compte pour le développement de l'ONU. Il peut contribuer à la concertation politique et au renforcement des capacités en matière d'atténuation des effets des changements climatiques dans le domaine des transports, ou encore servir à réaliser des études aux niveaux local, national, sous-régional, régional et mondial. La Division a élaboré un plan de travail pour les deux prochaines années qui vise à favoriser l'utilisation à plus grande échelle de l'outil ForFITS, ainsi qu'à développer et à renforcer le modèle. Pour plus d'information, voir le document informel n° 4. Il sera nécessaire de collecter des fonds au titre de projets extrabudgétaires pour financer les activités suivantes dans le cadre du plan de travail :

- a) Mise au point d'un nouveau module concernant les polluants locaux ;
- b) Mise au point d'un nouveau module sur les engins mobiles non routiers ;
- c) Élaboration d'une nouvelle interface usager ;
- d) Stages de formation ;
- e) Analyses spécifiques à certains pays.

2. Futurs systèmes sûrs de transport intérieur

26. Le module de sécurité routière intitulé « Futurs systèmes sûrs de transport intérieur (SafeFITS) » vise à faciliter la prise de décisions éclairées en matière de politiques des transports liées à la réduction du bilan des accidents de la route. Il a pour objectif principal d'aider les gouvernements et les décideurs, dans les pays développés ou en développement, à décider des politiques et mesures à adopter afin d'obtenir des résultats tangibles en

matière d'amélioration de la sécurité routière. Le modèle sera fondé sur l'évolution des données relatives à la sécurité routière ainsi que sur les relations entre plusieurs paramètres s'y rapportant. Il devrait par ailleurs fournir des renseignements sur divers scénarios ayant trait à la sécurité routière en fonction des politiques et mesures retenues (ECE/TRANS/2018/6).

B. Publications – Études

1. Statistiques des transports intérieurs pour l'Europe et l'Amérique du Nord

27. Cette publication (volume LVIII) présente des statistiques et des études succinctes sur les transports et contient des tableaux sur la consommation d'énergie de ce secteur. Les données concernent le Canada, les États-Unis d'Amérique et l'Europe.

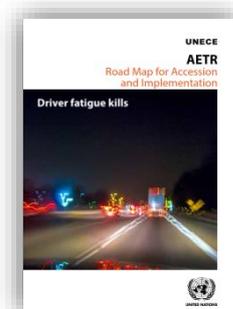
28. Le Bulletin sur les statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord présente ces données dans des tableaux pour faciliter l'élaboration de politiques. Il est le fruit des activités visant à mettre au point des méthodes et à recueillir des données sur le transport menées par le Groupe de travail des statistiques des transport (WP.6). En outre, il vient compléter la base de données statistiques en ligne sur les transports qui est disponible sur le site Web de la CEE. L'édition de 2017 contient une série de tableaux statistiques sur les transports pour les 56 États membres de la CEE. La publication est de nature purement statistique.

Comme les éditions précédentes, elle a été élaborée par la Division des transports durables de la CEE avec la coopération généreuse des bureaux nationaux de statistique. Elle est publiée conformément à la recommandation faite par le Comité des transports intérieurs à sa première session, en vertu de laquelle la Division devait publier régulièrement les données les plus récentes sur les transports pour le plus grand nombre possible de pays de la région de la CEE.



2. Feuille de route pour l'adhésion à l'AETR et sa mise en œuvre

29. Il s'agit d'une feuille de route pour l'adhésion et la mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).



3. Catégories de permis de conduire internationaux

30. Dans la brochure sur les catégories de permis de conduire internationaux, il est recommandé de mettre en concordance les catégories de permis de conduire internationaux figurant dans la Convention de 1968 sur la circulation routière et les catégories de permis définies dans la Directive de l'Union européenne relative au permis de conduire (2006/126/CE du 20 décembre 2006).

