



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 dans le domaine des transports

Observatoire international des infrastructures de transport

Note du secrétariat

Résumé

On trouvera ci-après une présentation succincte de l'état d'avancement du projet d'observatoire international des infrastructures de transport. Ce projet novateur permettra aux pouvoirs publics de présenter de manière transparente et exhaustive à des institutions financières et à d'autres donateurs les données relatives aux nouveaux projets en matière d'infrastructure des transports qu'ils entreprennent et de mettre en avant la rentabilité de ceux-ci. L'observatoire est conçu comme une plateforme en ligne sur laquelle : a) les gouvernements trouveront les données nécessaires à l'élaboration, à l'évaluation comparative et à la présentation de leurs projets dans le domaine des infrastructures de transport ; et b) les institutions financières pourront examiner, analyser et comparer les projets aux niveaux régional et international et sélectionner les projets à financer.

Le Comité est invité à **fournir des orientations** concernant le développement de l'observatoire.

I. Mandat

1. Lors de la vingt-huitième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (7 au 9 septembre 2015, Genève), un atelier s'est déroulé sur « les couloirs routiers et ferroviaires en Europe et en Asie ». Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un document à partir des contributions reçues par les experts et des débats de l'atelier, en vue de son examen à sa prochaine session.



2. Les participants à l’atelier ont recensé les initiatives existantes entre l’Europe et l’Asie en ce qui concerne le développement de couloirs de transport.

a) Le réseau transeuropéen de transport RTE-T compte neuf grands couloirs. Un plan de travail a été établi pour chaque couloir (et approuvé en juin 2015) ; il présente l’état actuel de l’infrastructure physique, un calendrier pour l’élimination des obstacles physiques, techniques, opérationnels et administratifs, et un aperçu des ressources financières (ressources de la Commission européenne, internationales, régionales, nationales et locales, fonds publics et privés) ;

Figure 1
Réseau RTE-T



Source : Union européenne.

Figure 2
Réseau routier et ferroviaire de l’OCE



Source : secrétariat de l’OCE.

b) Le réseau routier et ferroviaire de l’Organisation de coopération économique (OCE) dans la région de l’Asie centrale comprend huit couloirs de transport routier et six couloirs de transport ferroviaire. Un projet a été lancé en 2009 en coopération avec la Banque islamique de développement afin d’assurer la mise en œuvre de l’Accord-cadre de l’OCE sur le transport en transit ;

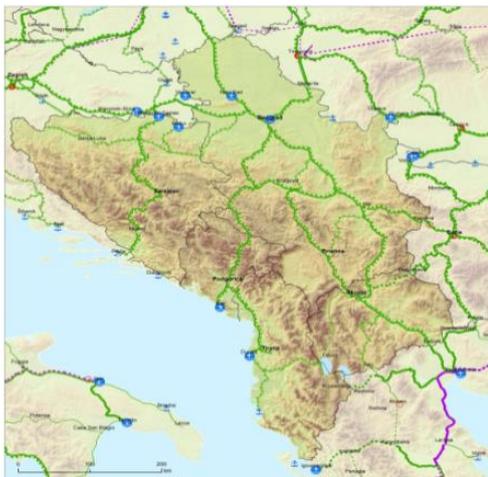
c) L’Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) a recensé 13 couloirs ferroviaires entre l’Europe et l’Asie. Un mémorandum d’accord sur la coopération dans le domaine du développement technique, opérationnel et commercial a été établi pour chaque couloir ferroviaire, en vue d’être signé par les différentes parties prenantes ;

Figure 3
Couloirs ferroviaires de l’OSJD



Source : Secrétariat de l’OSJD.

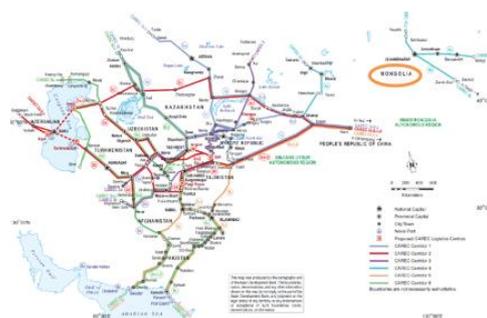
Figure 4
Réseau routier du SEETO



Source : Secrétariat du SEETO.

e) Le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) a inventorié six grands couloirs de transport. La stratégie de facilitation des transports et du commerce à l'horizon 2020 (projets et tâches prioritaires) élaborée dans le cadre du Programme englobe 108 projets de financement d'infrastructures de transport et 49 projets d'assistance technique ;

Figure 5
Couloirs du CAREC



Source : Secrétariat du CAREC.

f) L'un des objectifs de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN) est de mettre en place un réseau de transport fonctionnel pour ses États membres. À cette fin, l'Organisation contribue à l'avancement du projet d'autoroute périphérique de la mer Noire, à savoir un axe à quatre voies sur 7 500 kilomètres environ, destiné à relier les États membres entre eux ;

Figure 6
Couloirs du TRACECA



Source : Secrétariat du TRACECA.

h) Trois grands axes de transport ont été dénombrés dans le cadre de la Nouvelle initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie (NELTI) de l'Union internationale des transports routiers (IRU). Quatre caravanes ont suivi les parcours correspondants, ce qui a permis d'obtenir des résultats concrets et de faire des recommandations ;

Figure 7
Initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie de l'IRU



Source : Secrétariat de l'IRU.

Figure 8
Couloirs de transport du CETMO



Source : Secrétariat du CETMO.

i) Le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) a relevé sept couloirs de transport, dont six font partie des couloirs RTE-T. Un plan d'actions horizontales a été établi pour le couloir transmaghrébin de transport multimodal.

3. Lors de l'atelier, le secrétariat a élaboré la carte suivante, qui résume toutes les initiatives dans le domaine des infrastructures de transport menées en Europe et en Asie et met en évidence le fait qu'elles interviennent toutes dans la même région et le long des mêmes couloirs.

Figure 9
Couloirs de transport en Europe et en Asie



Source : Division des transports de la CEE.

4. L'atelier a fait ressortir la complexité des questions de fond que soulève le développement des couloirs de transport en Europe et en Asie et la nécessité d'approfondir l'analyse. L'importance de la mise en place d'une infrastructure de transport moderne et bien conçue, ainsi que de la mise en œuvre de mesures « douces », résultant notamment de l'application des conventions de l'ONU, afin de faciliter le franchissement des frontières, a été soulignée. En outre, l'absence de coopération entre les différentes parties prenantes et initiatives pour le développement de couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie a été mentionnée comme étant l'une des principales difficultés à surmonter.

5. Lors de sa vingt-neuvième session (5 au 7 septembre 2016), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a décidé de charger le secrétariat de créer un observatoire des infrastructures de transport pour les continents européen et asiatique (ECE/TRANS/WP.5/60, par. 37).

II. Services à fournir

6. Les principaux objectifs de cet observatoire sont les suivants :

- a) Renforcer la coopération entre les différentes infrastructures de transport en Europe et en Asie ;
- b) Générer des économies d'échelle et viser l'efficacité maximale en aidant les gouvernements à obtenir davantage de résultats avec moins de moyens ;
- c) Fournir des contributions concrètes et tangibles aux gouvernements en hébergeant les données et en conservant les résultats de différentes études thématiques ;
- d) Faciliter la communication entre les coordonnateurs des initiatives afin d'échanger des informations pratiques (dates de réunions, ordres du jour, rapports, programmes des ateliers, etc.) ;
- e) Diffuser des informations utiles et des bonnes pratiques ou des pratiques optimales, y compris des informations sur les fournisseurs, les consultants, etc. ;
- f) Échanger des informations sur les projets et d'autres initiatives ou propositions ;

g) Rechercher une collaboration pour des projets, travaux, études ou recherches spécifiques en matière d'infrastructures de transport, approuvés lors des sessions des secrétariats.

7. Toutefois, dans la mesure où l'observatoire sera développé sur une plateforme sophistiquée du Système d'information géographique (SIG), les services qui seront fournis aux utilisateurs, en particulier aux gouvernements et aux institutions financières internationales, vont au-delà de ce qui est indiqué ci-dessus. L'observatoire permettra à tous les utilisateurs de trouver et d'analyser :

a) Des données concernant tous les réseaux et nœuds de transport (routes, voies ferrées, voies navigables intérieures, ports, aéroports, terminaux intermodaux, centres logistiques et points de passage des frontières). Ces données incluront toutes sortes d'informations, des spécifications techniques, comme le nombre de voies, de lignes électrifiées, etc., aux modalités de fonctionnement (heures d'ouverture, nombre de voies pour les camions TIR, etc.) ;

b) Des données relatives aux couloirs de transport (longueur, services, liaisons manquantes, horaires, tarifs). Ces données permettront d'obtenir des informations, par exemple sur les trains-blocs qui circulent le long de certains couloirs, le nombre de passages de frontières et le temps d'attente, le contrôle en temps réel des services (respect des horaires, arrêts, etc.), et le calcul des tarifs du transport intermodal (transport de porte à porte). Dans un deuxième temps, en coopération avec les entreprises ferroviaires, les trains-blocs pourront être équipés d'un système de positionnement universel (GPS) qui permettra à leurs utilisateurs d'effectuer, par l'observatoire, un suivi en temps réel des trajets ferroviaires et donc de leur marchandise ;

c) Des données relatives aux nouveaux projets d'infrastructure des transports. Les coordonnateurs gouvernementaux pourront, s'ils le souhaitent, divulguer des informations sur les nouveaux projets d'infrastructure des transports, bénéficiant ou non d'un financement garanti, aux fins de leur évaluation par les institutions financières internationales ou d'autres donateurs. Cela représente pour les gouvernements, et surtout pour les institutions financières internationales évaluant ces nouveaux projets, le grand avantage de pouvoir placer ces projets dans un contexte géographique et socioéconomique plus large et de les analyser, en ajoutant ou en retranchant des strates de données SIG. Il y a par exemple des informations essentielles dont une banque devrait disposer avant de prendre la décision de financer un nouveau projet. Pour un nouveau projet s'inscrivant dans le cadre d'un couloir de transport, il peut s'agir par exemple du nombre de points de passage des frontières et du temps d'attente avant que la marchandise parvienne au premier port, ainsi que des flux commerciaux existants et prévus le long du couloir ;

d) Des données relatives à la circulation et aux flux de marchandises/de fret ; la circulation et les flux de marchandises indiquent le niveau de criticité d'une route par rapport à l'ensemble du réseau. C'est ce paramètre qui permet de déterminer la viabilité et la durabilité d'un nouveau projet d'infrastructure de transport ;

e) Des données relatives à la ratification et à l'application des conventions et accords internationaux : d'un coup d'œil, et en ajoutant une strate de données SIG, les utilisateurs pourront savoir quel pays a signé et ratifié quelle convention ou quel accord international et quel est son niveau d'application. Cette information constitue un indicateur essentiel des conditions de transport et de facilitation du commerce dans une région et, partant, de la viabilité et de la durabilité d'un futur projet d'infrastructure de transport ;

f) Les résultats de différentes études régionales telles que :

i) Les comparaisons entre les coûts de construction des infrastructures de transport : un groupe d'experts a déjà été créé dans ce but. Si les résultats de ce groupe sont incorporés dans l'observatoire, les gouvernements et les banques sauront, en ajoutant une strate de données SIG, quel prix a été payé par d'autres gouvernements de la région pour construire une infrastructure similaire, par exemple un pont ou une route. Cela est également très utile pour l'élaboration de propositions de projets « rentables » et pour l'évaluation du véritable coût d'un nouveau projet ;

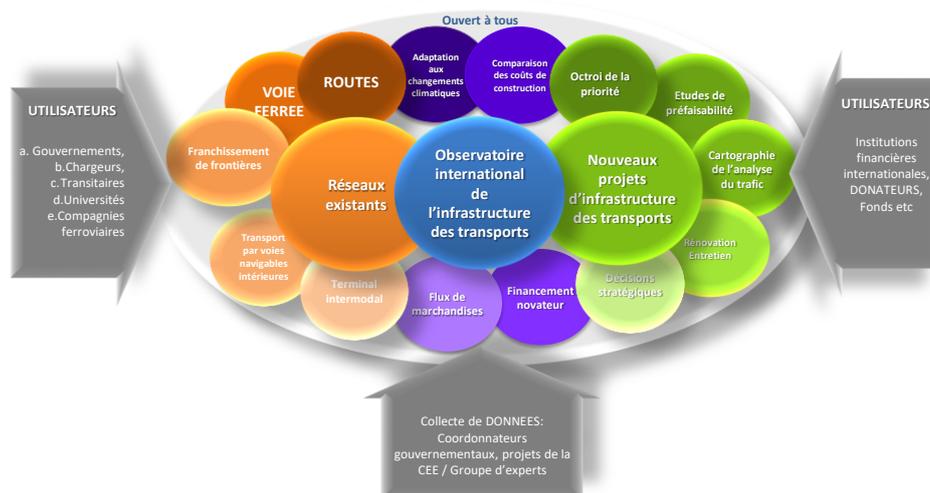
ii) Les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements pour les réseaux et les nœuds de transport : un groupe d'experts est déjà chargé de ce travail. Si les résultats de ce groupe sont incorporés dans l'observatoire, les gouvernements et les banques disposeront, en ajoutant une strate de données SIG, d'une carte des zones sensibles dans la région. Cette carte sera le fruit de la mise en relation des prévisions communiquées par le GIEC pour différents facteurs climatiques (précipitations, température, etc.) et des infrastructures de transport essentielles. Par exemple, s'il ressort de la carte des zones sensibles que le site de construction proposé risque d'être inondé, les gouvernements ou les banques peuvent proposer des mesures techniques supplémentaires pour adapter le site à ces aléas climatiques ou revoir leur décision de construire sur ce site ;

iii) Les bonnes pratiques et les solutions novatrices de financement des infrastructures de transport : l'observatoire fera office de « bibliothèque électronique » incorporant l'ensemble des bonnes et des meilleures pratiques, les outils et les méthodes de financement des infrastructures de transport.

8. Les institutions financières internationales doivent avoir accès à des données fiables et à des outils analytiques pour garantir le financement des projets d'infrastructure de transport qui améliorent la connectivité régionale et internationale. Ce projet novateur permettra aux pouvoirs publics de présenter de manière transparente et exhaustive à des institutions financières et à d'autres donateurs les données relatives aux nouveaux projets en matière d'infrastructure des transports qu'ils entreprennent et de mettre en avant la rentabilité de ceux-ci. L'observatoire est conçu comme une plateforme en ligne sur laquelle : a) les gouvernements trouvent les données nécessaires à l'élaboration, à l'évaluation comparative et à la présentation de leurs projets dans le domaine des infrastructures de transport ; et b) les institutions financières peuvent examiner, analyser et comparer les projets au niveau régional ou international et sélectionner les projets à financer.

Figure 10

Composantes de l'observatoire international des infrastructures de transport



9. On trouvera ci-après des exemples illustrant le rôle de l'observatoire.

Figure 11
Réseaux ferroviaires et projets d'investissement

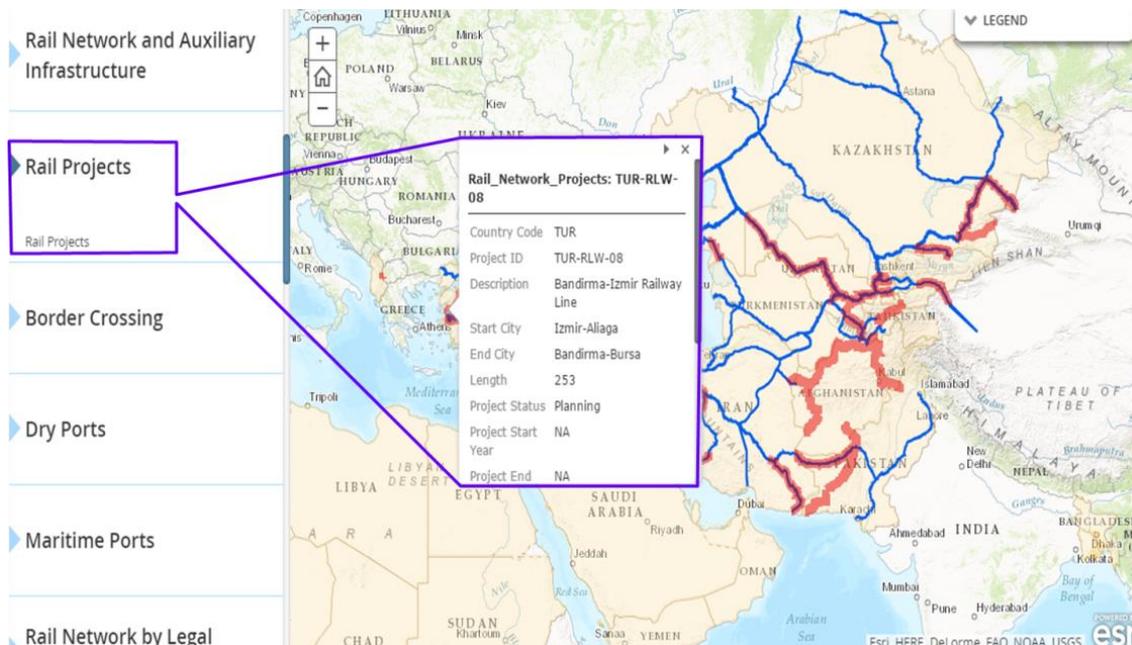


Figure 12
Réseau de transport intermodal

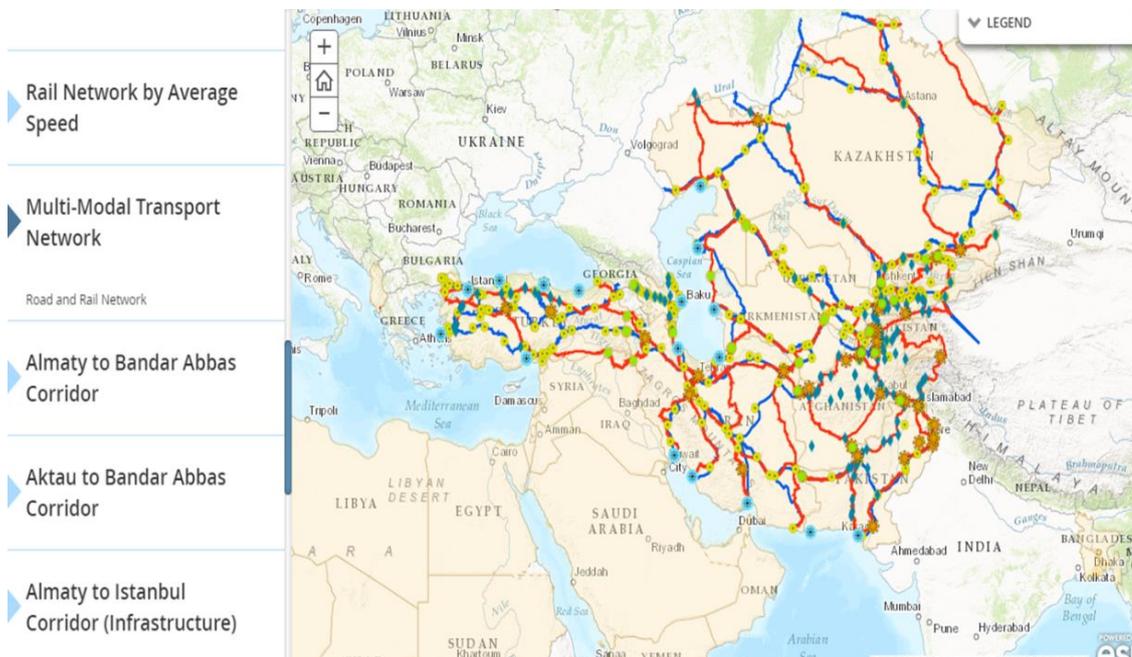
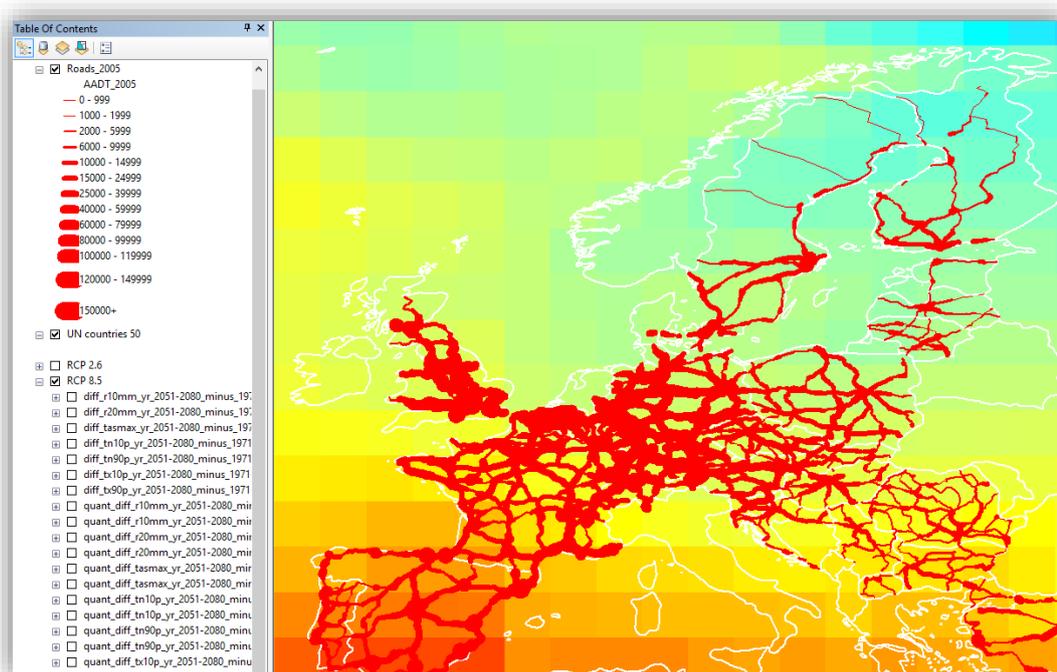


Figure 13
Carte des zones sensibles : Infrastructures de transport essentielles et projections concernant la température



III. Financement

10. En 2011, un mémorandum d'accord a été signé entre la Banque islamique de développement, l'OCE et la CEE, dont le principal objectif était de favoriser le développement d'un système international de transport intermodal et de logistique pour les pays membres de l'OCE, lequel contribuerait à la promotion du développement économique et du progrès social dans la région de l'OCE, située au carrefour des couloirs reliant l'Asie et l'Europe.

11. Dans le cadre du suivi du mémorandum d'accord, un projet a été conclu entre la Division des transports durables et la Banque islamique de développement pour renforcer la connectivité régionale grâce au SIG. La banque a fourni à la CEE les fonds nécessaires à l'acquisition du SIG pour le développement de l'observatoire des infrastructures de transport et au recrutement de consultants chargés d'adapter le logiciel aux besoins de la banque et de la CEE et de recueillir les données pertinentes.

12. Le projet a démarré et le secrétariat s'est déjà procuré le logiciel et a recruté les consultants chargés de collecter les données nécessaires. Conformément au plan de projet initial, la première phase de l'observatoire sera prête et opérationnelle en septembre 2018.

13. D'autres banques de développement ainsi que des institutions et commissions régionales des Nations Unies ont déjà manifesté leur intérêt à participer à cet observatoire.

IV. Orientations

14. Le Comité des transports intérieurs souhaitera peut-être examiner ce qui précède et fournir des orientations au secrétariat concernant le développement de l'observatoire international des infrastructures de transport.