



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

Genève, 19-22 février 2019

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale :**Travaux analytiques 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 2018 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, 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.

* Nouveau tirage pour raisons techniques (4 janvier 2019).



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

3. 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).

4. Le Groupe d'experts a achevé la troisième phase de ses travaux et présenté son rapport final. En conclusion, une conférence internationale sur la mise en place des couloirs Europe-Asie a été organisée dans le cadre de la dernière session du WP.5 (voir point B.1 ci-dessous).

5. 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.

2. Tendances et économie des transports pour la période 2018-2019 : la mobilité en tant que service

6. Concernant la publication Tendances et économie des transports pour la période 2018-2019 : mobilité en tant que service (document informel n° 6) le secrétariat a communiqué à la dernière session du WP.5 les informations suivantes :

a) Plusieurs experts contribueront à l'élaboration de cette publication. Les chapitres et les noms des experts ayant déjà accepté d'y contribuer sont les suivants :

- i) Chapitre 1 : Introduction – La mobilité en tant que service (Professeur Dimitris Dimitriou) ;
- ii) Chapitre 2 : Covoiturage ;
- iii) Chapitre 3 : Partage de vélos ;
- iv) Chapitre 4 : Chemins de fer et mobilité en tant que service ;
- v) Chapitre 5 : Facilitateurs de la mobilité en tant qu'opérateurs de services publics (M^{me} Stefanie Pichler, Fluidtime) ;
- vi) Chapitre 6 : L'enjeu de la répartition des recettes (Professeur Athena Rouboutsos) ;
- vii) Chapitre 7 : La perspective de l'infrastructure (M. Andrzej Maciejewski) ;
- viii) Chapitre 8 : Conclusions et recommandations ;
- b) Aucun expert n'a encore été identifié pour les chapitres 2, 3 et 4 ;
- c) Le projet final devrait être prêt pour la prochaine session du WP.5 en septembre 2019.

B. Ateliers

1. Conférence internationale sur la mise en place des couloirs Europe-Asie

7. La conférence internationale de cette année s'est inscrite dans le prolongement des ateliers organisés par le Groupe de travail dans le cadre de sa vingt-huitième session (7-9 septembre 2015, Genève) sur les « Couloirs de transport routier et ferroviaire en Europe et en Asie » et de sa trentième session (Genève, 4-6 septembre 2017) sur les « Couloirs d'infrastructure de transport en Europe et en Asie » ainsi que de la finalisation de la phase III du projet LTEA.

8. La phase I (2002-2007), la phase II (2008-2012) et la phase III (2013-2017) du projet LTEA ont fait des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie une réalité. Le recensement des routes, l'attribution de la priorité aux projets d'investissement dans l'infrastructure, la création d'une base de données du Système d'information géographique, l'analyse des obstacles non physiques au transport, la comparaison des transports maritimes et des transports terrestres, l'organisation de plusieurs ateliers de renforcement des capacités nationaux consacrés à la facilitation du transport et les efforts visant à rendre les couloirs opérationnels en établissant des calendriers et des tarifs communs ont contribué à jeter les bases d'un réseau de transport opérationnel entre l'Europe et l'Asie.

9. Dans son allocution d'ouverture de la session, la Secrétaire exécutive de la CEE, M^{me} Olga Algayerova, a mis l'accent sur la nécessité d'assurer une interconnexion efficace dans les couloirs de transport Europe-Asie où tous les nœuds sont reliés par des infrastructures et des services qui permettent tous les déplacements entre origines et destinations dans des délais raisonnables et sans grand risque d'interruption. Elle a souligné que davantage d'efforts et d'actions coordonnées étaient nécessaires et que les travaux en faveur de la mise en œuvre des couloirs Europe-Asie devaient se poursuivre. Le Directeur de la Division des transports, M. Yuwei Li, a fait observer que l'accent devait être mis sur l'efficacité des opérations. Les trains peuvent emprunter les couloirs mais la question est de savoir dans quelles conditions, selon quels horaires et à quel tarifs. Il a indiqué que les travaux visant à assurer le fonctionnement efficace des couloirs Europe-Asie devaient continuer en s'appuyant sur une plateforme déjà bien établie telle que le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances de l'économie des transports.

10. Les conclusions et recommandations de la conférence se trouvent en annexe du présent rapport.

2. Atelier sur la prise en compte de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie dans le développement de transports intégrés et l'aménagement urbain

11. À sa quinzième session (Genève, 6-8 novembre 2017), le Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a proposé qu'un manuel répertoriant les pratiques et solutions actuelles en matière de transports durables et d'aménagement urbain soit mis au point en vue de sa publication et de son adoption éventuelle à la cinquième Réunion de haut niveau qui se tiendra à Vienne à l'automne 2019. Parallèlement, le secrétariat du PPE-TSE a présenté un projet de publication sur les études de cas et les bonnes pratiques en matière d'intégration des transports et d'aménagement du territoire dans les villes. Le Comité directeur s'est félicité de ces deux propositions.

12. Un projet financé par la Fédération de Russie a été lancé sur la base de ces propositions, avec pour objectif général d'améliorer les connaissances des États membres de la CEE sur la prise en compte de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie dans le développement de transports intégrés et l'aménagement urbain. À sa quatre-vingtième session, tenue à Genève du 20 au 23 février 2018, le Comité des transports intérieurs a prié le Groupe de travail, en sa qualité d'organe d'analyse de la Division des transports durables, de mener ce projet en étroite coopération avec le PPE-TSE (ECE/TRANS/274, par. 33).

13. Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

a) Favoriser l'élaboration de politiques relatives aux transports intégrés et à l'aménagement urbain et l'aménagement du territoire qui tiennent compte de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie ;

b) Faire comprendre aux responsables de l'élaboration des politiques au niveau national l'intérêt et les avantages qu'il y a à adopter des politiques nationales qui facilitent les initiatives locales en matière de transports intégrés et d'aménagement urbain et donner à ces responsables des exemples de pratiques éloquentes ;

c) Sensibiliser les populations au niveau international à l'importance d'intégrer les politiques de transport durable dans les politiques d'aménagement urbain pour réaliser les multiples objectifs du Programme 2030.

14. Cet atelier a été organisé afin de permettre aux États membres d'étudier la question, de débattre des moyens d'élaborer plus efficacement la publication portant sur les études de cas et les bonnes pratiques mentionnée plus haut et de formuler des propositions à ce sujet. Le programme de l'atelier figure dans le document informel n° 2.

15. Les participants à l'atelier ont :

a) Noté que l'urbanisation et la croissance rapide de la population des villes et des territoires urbains avait entraîné une forte augmentation de la demande de transport et qu'il convenait donc d'établir un lien entre cette demande et la capacité des systèmes de transport pour faire en sorte d'améliorer la qualité des services de transport (et de la qualité de vie en général !) à l'aide des instruments de gestion de la mobilité ;

b) Noté que le développement de l'infrastructure des transports et la nouvelle capacité des systèmes de transport en transit étaient susceptibles d'engendrer une nouvelle demande de transports (supplémentaires), en particulier sous l'effet de l'attractivité immobilière des territoires, et qu'il devenait nécessaire de disposer d'instruments juridiques efficaces pour réguler le domaine de l'habitation et surtout l'activité des promoteurs ;

c) Rappelé le cercle vicieux « mobilité induite » : construction de routes ⇒ capacité accrue du réseau routier ⇒ amélioration des conditions de circulation ⇒ utilisation accrue des véhicules personnels ⇒ hausse du nombre des déplacements en voiture ⇒ augmentation des encombrements ;

d) Rappelé que la planification de mobilité urbaine durable devait :

i) Mettre l'accent sur les personnes ;

- ii) Avoir pour objectifs l'accessibilité et la qualité de vie, mais aussi la durabilité, la viabilité économique, l'équité sociale, la santé et la qualité de l'environnement ;
 - iii) Parvenir à un développement équilibré de tous les modes de transport pertinents et favoriser le passage à des modes plus propres et plus durables (piétons, cyclistes, transport public, réseau ferré urbain) ;
 - iv) Mettre en œuvre une série de mesures pour trouver des solutions économiques ;
 - v) Reposer sur des instruments de planification intersectoriels (aménagement du territoire et planification spatiale, transports, services sociaux, santé, environnement etc.) ;
 - vi) Être élaborée par des équipes de planification interdisciplinaires ;
- e) Convenu que les villes étaient différentes (par leurs budgets, leurs ressources, leurs atouts, leurs infrastructures, leurs problèmes, l'engagement des acteurs, les mentalités, la culture, et l'histoire, le climat et le paysage) et qu'il n'y avait pas de solution universellement applicable ;
- f) Admis qu'il fallait intégrer la planification spatiale et celle de la mobilité pour :
- i) Améliorer la planification des modalités de transport en plus de l'aménagement du territoire ;
 - ii) Préserver le mieux possible le paysage naturel ;
 - iii) Conserver de manière économique les réserves d'espace qui subsistent dans les rares zones urbaines encore libres ;
 - vi) Éviter l'étalement des villes ;
 - v) Sauvegarder un environnement sain et socialement viable comportant des espaces libres dans d'autres zones ;
- g) Accueilli favorablement les études de cas présentées ainsi que l'analyse économique concernant les avantages des transports publics.

16. Le Groupe de travail a pris note des exposés présentés par les experts et s'est félicité des contributions en nature sur les bonnes pratiques ainsi que des études de cas reçues de la France. Il a remercié les experts de leur participation et prié le secrétariat de veiller à ce que ce sujet figure de manière régulière à l'ordre du jour du Groupe de travail.

17. Le Groupe de travail a aussi examiné lors de l'atelier le document ECE/TRANS/WP.5/2018/1 qui incluait un questionnaire à distribuer aux États membres pour recenser un maximum d'études de cas et de bonnes pratiques concernant le domaine considéré. Il a adopté ce questionnaire avec quelques modifications. La version révisée se trouve sur le site Web du Groupe de travail en tant que document ECE/TRANS/WP.5/2018/1/Rev.1. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de faire parvenir par la voie diplomatique le questionnaire aux Ministères des transport de la région de la CEE pour qu'ils puissent se procurer les informations nécessaires auprès de tous les organes concernés, notamment les maires des villes où de bonnes pratiques sont déjà mises en œuvre. Ce questionnaire est tout à fait ouvert et propose un cadre général pour la collecte de toutes les données pertinentes. Les gouvernements, les villes et d'autres entités concernées peuvent faire part de toute autre information/bonne pratique qu'ils jugent utile de faire largement connaître. Les résultats issus des réponses au questionnaire ainsi que le manuel devraient être prêts pour la prochaine session du Groupe de travail.

18. 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/transport_and_urban_development.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

19. Lors de sa dernière session (3-5 septembre 2018), le WP.5 a approuvé la prolongation du mandat du Groupe d'experts d'une année à compter de l'approbation finale du Comité exécutif afin de permettre au Groupe de lui présenter son rapport final en septembre 2019.

20. À sa dernière session, le Groupe d'experts a estimé que le repérage des zones sensibles par les différents États était un exercice complexe et de longue haleine, dont la mise en concordance des données précises sur l'infrastructure des transports et les projections de facteurs climatiques n'est que la première étape. Une analyse détaillée de la géomorphologie, de l'état des infrastructures de transport, des prescriptions qualitatives et techniques, ainsi que de la sensibilité aux effets des changements climatiques devrait être réalisée. Il faudrait également avoir recours à des indicateurs pour mesurer l'exposition, la sensibilité et la criticité des tronçons du réseau, et tenir compte des prévisions en matière de circulation et d'utilisation des terres. Une définition claire et consensuelle des « zones sensibles » s'imposerait également.

21. Les experts ont également reconnu que seuls les pays qui disposent déjà de structures administratives établies et qui ont déjà entrepris une analyse des zones sensibles seraient en mesure d'en établir la cartographie nationale ou régionale, et que même ceux-là se heurtent toujours à certaines limitations en matière de disponibilité des données, de portée et de résolution spatiale, qui les empêchent de produire une analyse complète de leur secteur des transports.

22. Le Groupe de travail s'est félicité de la coopération avec l'OMM, considérée comme un exemple de coopération interinstitutions, et a remercié sa représentante de son appui et de sa contribution. Il a pris note des informations fournies par le secrétariat à qui il a demandé d'en dire plus sur l'évolution des travaux du Groupe d'experts à la prochaine session.

23. Cependant, pour pouvoir mener à bien ses travaux et atteindre les objectifs prévus dans son mandat, le Groupe d'experts a encore beaucoup à faire 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 de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

24. 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.

25. À sa trente et unième session (Genève, 3-5 septembre 2018), le WP.5 a été informé par le Président du Groupe d'experts sur les travaux entrepris durant les trois réunions du Groupe qui ont eu lieu après la dernière session du Groupe de travail. Le WP.5 a noté que pour tous les modes de transport, ainsi que pour les terminaux intermodaux et les ports, on avait mis en place des sous-groupes dirigés par des gouvernements, des entreprises ferroviaires, des associations ou un groupe de travail. Pour les cinq thèmes retenus, c'est-à-dire les routes, les chemins de fer, les voies navigables, les ports et les terminaux intermodaux, ont été élaborés des projets de listes de termes et des questionnaires destinés à collecter des données pour l'évaluation comparative. En ce qui concerne les routes, la liste de termes et le questionnaire ont déjà été envoyés aux gouvernements afin qu'ils puissent recueillir les données pertinentes. Pour tous les autres modes de transport le travail est en cours et la contribution des gouvernements est requise.

26. Le Président du Groupe d'experts a déclaré qu'il fallait plus de temps pour finaliser les objectifs du groupe et pour présenter le rapport final. Le WP.5 a apprécié le travail

accompli et il a remercié les experts de leurs efforts et de leurs contributions. Il a aussi reconnu les problèmes auxquels le Groupe doit faire face et a donc décidé d'approuver la prolongation de son mandat pour une année supplémentaire. Cette prolongation devrait prendre effet à compter de l'approbation finale du Comité exécutif en 2019 et permettre aux experts de se réunir au moins quatre fois avant de soumettre leur rapport final à la trente-troisième session du Groupe de travail en 2020.

27. Le Groupe de travail a pris note des informations données par le Président du Groupe d'experts et par le secrétariat, auquel il a demandé de lui communiquer des renseignements complémentaires sur la question à sa session suivante.

D. Projets

1. Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme

28. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session il avait été informé par le secrétariat de la coopération avec le PEP-TSE visant à élaborer le module relatif aux infrastructures du plan directeur pour la promotion du cyclisme (ECE/TRANS/WP.5/2016/4) sur la base de la méthodologie utilisée dans le cadre d'autres projets de la CEE en matière d'infrastructure des transports tels que le TEM et le TER.

29. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'un projet de rapport avait été établi par les consultants (document informel n° 5) avec des cartes de l'infrastructure cycliste qui existe dans la majorité des pays du partenariat PPE-TSE en faveur du cyclisme et dans leurs capitales.

30. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour les informations communiquées et a demandé que davantage d'informations lui soient communiquées à sa prochaine session.

2. Observatoire international des infrastructures de transport

31. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait été informé à sa dernière session de la mise sur pied d'un observatoire des infrastructures de transport en Europe et en Asie destiné à recenser toutes les initiatives existantes en matière de développement des infrastructures de transport sur ces deux continents (ECE/TRANS/WP.5/2016/3, ECE/TRANS/2018/4). De plus amples informations concernant cet observatoire sont disponibles à l'adresse : www.unece.org/trans/main/wp5/international_transport_infrastructure_observatory.html.

32. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que la mise sur pied de l'observatoire bénéficiait de fonds reçus de la Banque islamique de développement concernant le financement d'un projet d'infrastructure de transport similaire, le « Renforcement de la connectivité régionale au moyen de la création d'un système d'information géographique (SIG) ». Cet observatoire constitue un exemple innovateur qui permettra aux pouvoirs publics de présenter de manière transparente et exhaustive à des institutions financières et à d'autres donateurs les données concernant les nouveaux projets en matière d'infrastructure des transports qu'ils entreprennent et de mettre en avant leur rentabilité. Il 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.

33. Le WP.5 a demandé que davantage d'informations lui soient communiquées à sa prochaine session.

3. Connectivité des transports durables et mise en œuvre des objectifs de développement durable concernant les transports dans quelques pays de transit sans littoral

34. Un financement de 550 200 dollars des États-Unis a été reçu du Compte de l'ONU pour le développement pour un projet intitulé « Connectivité des transports durables et mise en œuvre des objectifs de développement durable concernant les transports dans quelques

pays de transit sans littoral ». Dans le cadre de ce projet, qui durera de septembre 2018 à décembre 2020, sera élaborée une série d'indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs grâce auxquels les pays seront en mesure d'évaluer l'efficacité et l'efficacité de leurs systèmes de transport respectifs ainsi que le niveau de conformité des cadres administratifs et juridiques nationaux avec les instruments juridiques des Nations Unies dans le domaine des transports. Ce projet, qui constitue un soutien direct au Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral et au Programme de développement durable à l'horizon 2030, sera mis en œuvre conjointement par la CEE (en tant qu'entité chef de file), la CESAO et la CEPALC. Il renforcera les capacités de quatre pays sans littoral et d'un pays de transit (Géorgie, Jordanie, Kazakhstan, Paraguay et Serbie) à concevoir et à mettre en œuvre un cadre pour la politique des transports sur la base d'éléments concrets.

35. Le point sera régulièrement fait sur la mise en œuvre de projet lors des prochaines réunions du WP.5.

4. « Renforcement des capacités des pays en développement sans littoral dans le cadre de l'initiative "Une Ceinture – une Route" visant à concevoir et à mettre en œuvre des politiques qui favorisent la connectivité des transports à l'appui de la réalisation des ODD »

36. Le Compte de l'ONU pour le développement a mis un financement de 773 805 livres sterling à la disposition du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, de la CEE et de la CESAP, ainsi que d'autres commissions régionales en tant que partenaires d'exécution dans le cadre d'un projet intitulé « Renforcement des capacités des pays en développement sans littoral dans le cadre de l'initiative "Une Ceinture – une Route" visant à concevoir et à mettre en œuvre des politiques qui favorisent la connectivité des transports à l'appui de la réalisation des ODD ». Ce projet a bénéficié d'un financement du DESA au titre du Fonds subsidiaire 2030 du Fonds d'affectation spéciale de l'ONU pour le développement et la paix. Outre le financement de la réunion sur le bilan à mi-parcours du Programme d'action de Vienne pour les régions Eurasie et Asie-Pacifique (en février 2019), le projet assurera le renforcement des capacités des Ministères des transports des pays en développement sans littoral, en mettant l'accent sur le partage de données d'expérience et le transfert de technologie dans le domaine du développement des infrastructures de transport. Dans sa phase finale, le projet aidera deux pays choisis parmi les pays en développement sans littoral à élaborer des projets finançables. Ce dernier élément sera piloté par la Banque asiatique de développement et la Banque africaine de développement. Le projet sera mis en œuvre à partir de janvier 2019.

37. Le point sera régulièrement fait sur la mise en œuvre de ce projet lors des prochaines réunions du WP.5.

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

38. 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 des capacités financé par le Compte pour le développement de l'ONU. Le projet ForFITS est actuellement mis en œuvre dans la ville de Mannheim. Pour marquer le deux centième anniversaire de l'invention de la Draisine, un ancêtre de la bicyclette, dans cette ville allemande, Mannheim a accueilli le 21 septembre 2017 la douzième course de relais du PPE-TSE sur le thème « Le vélo et la marche font le lien entre les transports, la santé et l'environnement ». Dans le cadre des efforts visant à développer les connaissances liées aux politiques et à diffuser les bonnes pratiques, la Division des transports durables de la CEE,

qui constitue l'un des trois piliers du PPE-TSE, a été invitée à procéder à une analyse des projections en matière d'émissions de CO₂ dans la ville de Mannheim en utilisant l'outil ForFITS.

B. Publications – Études

1. Modes innovants de financement des infrastructures de transport (2018)

39. Cette publication donne une vue d'ensemble des nombreux moyens innovants autres que des ressources publiques qui permettraient de financer la construction des infrastructures de transport. Il s'agit notamment des modèles de financement suivants : péages/systèmes de tarification électroniques, emprunts et implication du secteur privé, programmes de PPP et impôt foncier, parmi beaucoup d'autres. Cette publication insiste aussi sur la nécessité de concevoir et d'appliquer une procédure d'achat et de gestion transparente et responsable pour les projets d'infrastructure de transport. Elle est disponible la [page Web de la CEE](#).



2. Le rôle des chemins de fer dans l'intermodalité et la numérisation des documents de transport

40. Cette publication concerne le transport intermodal. Elle met l'accent sur le rôle des chemins de fer dans l'intermodalité et sur l'importance de l'informatisation des documents de transport pour le transport intermodal.

41. Disponible [ici](#), elle est divisée en trois parties :

a) La première section aborde l'intermodalité et le rôle des chemins de fer en présentant des données tirées des statistiques officielles qui reflètent l'importance de la contribution du rail au transport intermodal. L'examen du rôle des chemins de fer se poursuit par l'illustration d'études de cas de transport intermodal impliquant le rail dans la région de la CEE ;

b) La deuxième section traite de la numérisation des documents de transport et de l'importance de passer aux documents électroniques, ainsi que des risques et obstacles à surmonter ;

c) La troisième section présente les études de cas examinés au cours de l'atelier sur les chemins de fer, le transport intermodal et la numérisation des documents de transport qui s'est tenu à Genève le 23 novembre 2017 pendant la soixantième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique. Cette section est subdivisée en deux parties, l'une consacrée à des études de cas examinées en relation avec le rôle des chemins de fer dans l'intermodalité et l'autre portant sur la numérisation des documents de transport.



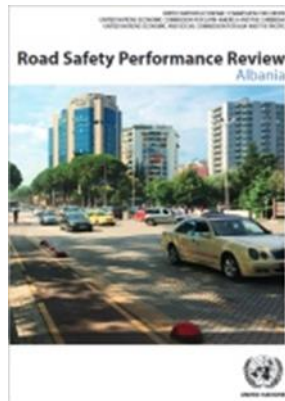
3. Évaluations des performances en matière de sécurité routière : Albanie – Cameroun – Géorgie – Ouganda

42. Conscientes de la nécessité d'aider les États membres à relever de manière urgente et efficace les défis posés par la sécurité routière, trois des commissions régionales de l'ONU ont lancé le projet intitulé « Renforcement des capacités nationales de certains pays en développement ou en transition en matière de gestion de la sécurité routière ». Ce projet a aidé quatre pays à renforcer leurs capacités nationales en matière de gestion de la sécurité routière et à obtenir des améliorations dans ce domaine : l'Albanie, la Géorgie, la République dominicaine et le Vietnam.



43. Ces évaluations des performances en matière de sécurité routière ont permis de faire le point sur la situation actuelle, afin d'aider les pays bénéficiaires à déterminer les questions les plus importantes qui se posent et de recommander des mesures à prendre pour les résoudre. Une fois ces questions importantes identifiées, des ateliers de renforcement des capacités ont été organisés pour les acteurs nationaux de la sécurité routière. Ce projet a permis de sensibiliser le public aux questions de sécurité routière et d'attirer l'attention des experts nationaux et des secteurs non gouvernementaux sur la nécessité de fixer des objectifs ambitieux et de prendre des mesures spécifiques pour améliorer la sécurité routière.

44. Le projet mis en œuvre au Cameroun a été dirigé par la CEE et la CEA avec l'appui de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière.



4. Rapport final du projet SafeFITS

45. Le rapport comporte une démonstration indicative du modèle de mise en œuvre de l'outil SafeFITS en ligne, présentée sous forme de maquettes fonctionnelles. Ce modèle peut fournir des prévisions et des évaluations pour 130 pays :

a) Scénario de base, reposant uniquement sur des projections du RNB (projections officielles ou définies par l'utilisateur). Ce scénario sert de scénario de référence pour évaluer les effets des interventions ;

b) Scénarios de politiques comprenant un maximum de huit interventions, outre les développements du RNB. Cela permet d'évaluer l'impact cumulé de ces interventions sur les résultats escomptés en matière de sécurité routière, ainsi que la position du pays sur le plan mondial ou au sein d'un groupement de pays.



5. Réforme des chemins de fer dans la région de la CEE

46. Cette étude se penche sur l'histoire de la réforme des chemins de fer dans les États membres de la région de la CEE et examine la manière dont elle a été mise en œuvre en donnant de nombreux exemples. La réforme des chemins de fer dans la région de la CEE s'est faite par l'intermédiaire de différentes structures institutionnelles, acteurs du marché et variations dans le développement du secteur.

Annexe

Conclusions et recommandations de la Conférence internationale sur la mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie

1. La Conférence a reconnu qu'il était important :
 - De continuer à développer des liaisons de transport efficaces entre l'Europe et l'Asie ;
 - D'éliminer les goulets d'étranglement ;
 - De simplifier les procédures de franchissement des frontières ; et
 - De reconnaître l'importance et les répercussions que la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents, la numérisation des transports, l'informatisation complète des points de passage des frontières, le recours aux services de suivi et de localisation par satellite tant pour le rail que pour la route, et l'introduction de véhicules autonomes (camions et locomotives) sont susceptibles d'avoir pour le transport le long des axes reliant l'Europe et l'Asie, ainsi que la nécessité de prêter une attention particulière à ces tendances.
2. Pour atteindre ces objectifs, il convient d'accorder l'attention qu'elle mérite à l'unification des régimes ferroviaires et en particulier à la modification du contrat de transport en passant de la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS) aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) le long des couloirs, qui entraîne des coûts et des pertes de temps supplémentaires. Toute erreur commise lors de la traduction d'une lettre de voiture à une autre pourrait notamment se traduire par des semaines d'attente aux passages des frontières. L'absence d'un contrat de transport unique, d'une responsabilité unique et d'une seule lettre de voiture pour la totalité du trajet effectué par le train amoindrit la fiabilité des services et la confiance du marché à l'égard des services fournis.
3. Les participants ont souligné :
 - a) L'importance du dialogue entre les représentants des pouvoirs exécutifs, du monde des affaires, de la communauté scientifique et des organisations internationales pour atteindre les objectifs susmentionnés ;
 - b) L'importance de prêter toute l'attention nécessaire au fonctionnement des couloirs de transport internationaux, à la réduction du temps de transit, aux coûts, à la sécurité et à la fiabilité des transports.
4. Les participants ont également noté :
 - a) Que le trafic de marchandises en direction de l'Est est inférieur à ce qu'il est en direction de l'Ouest et que cette différence tend à s'accroître. Toutefois, ces statistiques concernent surtout le transport entre l'Europe et la Chine et n'incluent pas d'autres pays « producteurs » comme l'Inde, le Pakistan, le Bangladesh, la Corée du Sud, etc. ;
 - b) Que les modes de transport entre la Chine et l'UE se répartissent comme suit : 95 % par bateau, 4 % par avion et 1 % par train. ;
 - c) Qu'environ 40 % du trafic de marchandises cumulé entre la Chine et l'Europe est constitué de produits à haute valeur ajoutée. Qu'en est-il du commerce en ligne et des petits colis, des produits de consommation rapide et des vêtements ? Les produits actuellement exportés d'Europe vers la Chine sont notamment : du bois, des meubles, des appareils électriques, des produits de santé, du vin, des produits de l'ingénierie, ainsi que des produits métalliques et certains produits de construction. Les produits actuellement exportés par la Chine vers l'Europe sont notamment : des textiles, des habits, des jouets, des biens de consommation, des pièces détachées pour voitures, des produits agricoles, de

la sauce tomate, des condiments, des produits chimiques, des produits de haute technologie, notamment de l'électronique et des accessoires. Ces marchandises peuvent apparemment être transportées par des bateaux de navigation intérieure ;

d) En Chine, les trains de conteneurs sont subventionnés par les autorités de certaines villes par où passe la voie. Dans certains cas ces subventions sont valables jusqu'en 2020. Une planification à long terme est nécessaire pour améliorer la fiabilité des services fournis et la confiance du marché ;

e) Depuis le 1^{er} août 2018 il existe en Chine un nouveau code du Système harmonisé (SH) comportant 13 chiffres. Comme le transport international de marchandises dangereuses dans des conteneurs-citernes ne se fait pas conformément aux Conventions internationales (SMGS and RID¹) il est fondamentalement impossible à effectuer. Le transport de marchandises non dangereuses dans des conteneurs-citernes exige en Chine un certificat attestant leur non-dangerosité mais qui n'est valable que s'il a été délivré par un laboratoire agréé par Chine Rail, ce qui fait en pratique que les normes internationales des fiches de données de sécurité (MSDS) ne s'appliquent pas.

5. Les participants ont décidé :

a) De renforcer la coopération et la communication entre :

i) Les initiatives de développement mises en œuvre le long des couloirs par des organisations internationales (CEE, CESAP, OCEMN, OSJD², OTIF, IRU, etc.) ;

ii) Les chemins de fer et les entreprises de logistique impliquées dans chacun des couloirs ;

iii) Le marché/secteur privé, les gouvernements et le secrétariat de la CEE.

b) De prendre des mesures particulières pour rendre opérationnels les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie.

6. Les propositions suivantes pourraient notamment être prises en considération :

a) Utiliser comme plateforme de coordination, de suivi et de discussion les bonnes pratiques appliquées dans le cadre du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) ainsi que la plateforme déjà bien établie du Groupe de travail 5 en coopération avec d'autres groupes de travail du CTI ;

b) Encourager les parties prenantes aux couloirs de transport internationaux à intensifier leur travail au sein de leurs organes directeurs et autres instances pertinentes ;

c) Adopter des mesures particulières qui mettent l'accent sur les indicateurs clefs de performance (réduction du délai de livraison, élaboration de tarifs communs, etc.) ;

d) Adopter des mesures coordonnées visant à développer les trains-blocs et les caravanes de camions ;

e) Examiner les questions de facilitation du passage des frontières ;

f) Utiliser davantage les technologies numériques ;

g) Développer de très grands terminaux de transport intermodal – spécialisés si c'est possible ou nécessaire – le long des couloirs ;

h) Favoriser les initiatives du secteur privé pour augmenter la productivité de l'exploitation des trains :

i) Trains plus longs et plus lourds et renforcement de la coopération entre l'Europe et l'Asie ;

ii) Intervalles plus courts entre les trains-blocs : plus de trains et meilleure utilisation de la capacité du réseau ;

¹ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

² L'Organisation pour la coopération des chemins de fer.

iii) Faire passer la longueur des trains de 600 à 1 500 m, ce qui réduirait considérablement le coût du transport ;

iv) Nécessité de renforcer les axes Europe-Asie, en particulier les projets TEM et TER de l'ONU ainsi que d'autres initiatives nouvelles proposées par les participants, comme le projet Via Carpatia lancé par le gouvernement polonais, le couloir transmaghrébin administré par le secrétariat du CETMO ou encore le port en eau profonde d'Anaklia en Géorgie.

7. Dans le même temps, les participants à la Conférence ont recensé les défis qui subsistent dans certains couloirs de transport :

a) Axes Europe-Asie 1, 2 et 6 (Chine, Mongolie, Kazakhstan, Fédération de Russie, Bélarus, Pologne) :

i) Il s'agit de couloirs en service et la durée du trajet est en moyenne de quatorze jours (Chine-Duisburg) ;

ii) La plupart des trains-blocs exploités aujourd'hui entre les deux continents passent par ces couloirs ;

iii) Les gros transitaires sont les principaux exploitants de ces couloirs ;

iv) Il faut moderniser les postes de contrôle et les modalités de franchissement des frontières ;

v) La flotte des platesformes porte-conteneurs va s'accroître jusqu'en 2024, jusqu'à 16 000 unités ;

vi) L'approbation des tarifs de passage à long terme pour les itinéraires de transit ;

vii) Les conditions météorologiques, surtout en hiver, imposent l'utilisation d'unités spéciales permettant de stabiliser la température lors du transport de certaines marchandises ;

viii) Le secteur privé estime que le recours à un train-bloc unique constitué de 57 à 71 unités serait susceptible d'améliorer la capacité de fret et d'augmenter le revenu total des exploitants ferroviaires.

b) Axes Europe-Asie 3, 4 et 7 (Chine, pays d'Asie centrale, Turquie ou Roumanie ou Ukraine) :

i) Il y a encore des liaisons manquantes et il faut entretenir les infrastructures ;

ii) Il faut faciliter le passage des frontières ;

iii) On a relevé un manque de coopération entre les entreprises ferroviaires en matière d'exploitation de trains-blocs (tarifs communs/horaires) ;

iv) Des questions liées à la sécurité et à la sûreté ont été mises en évidence ;

v) Le délégué ukrainien a indiqué qu'en ce qui concerne la situation actuelle sur l'axe 3 le volume transporté depuis l'Ukraine vers les pays de l'Asie centrale avait pratiquement été divisé par trois en raison des restrictions imposées par la Fédération de Russie. Cela a conduit à réorienter les flux de marchandises traditionnels qui utilisaient traditionnellement la voie terrestre et prennent désormais une voie alternative impliquant la traversée de la mer Noire et de la mer Caspienne par bac, ce qui fait que l'axe 3 n'est plus opérationnel.

vi) Le délégué de la Fédération de Russie a indiqué que l'axe 3 était opérationnel et que le transport s'y déroulait le long de ce couloir spécifique mais avec des mesures de contrôle renforcées. Il a ajouté que la présente Conférence internationale était consacrée au développement des couloirs Europe-Asie et qu'il fallait éviter toute tentative de politisation de ces efforts et surtout ne pas en faire état dans les conclusions et recommandations finales de la Conférence.

-
- c) Axes 5, 8 et 9 (couloirs Nord-Sud) :
 - i) La coopération a été établie entre les différentes parties prenantes ;
 - ii) Les réunions du Groupe de travail ont déjà lieu ;
 - iii) Liaisons manquantes – il faut investir dans l’infrastructure ferroviaire ;
 - iv) Il faut faciliter encore le franchissement des frontières.
 - d) Problèmes communs :
 - i) Les trains reviennent vides de Chine en Europe ;
 - ii) Des différences ont été relevées en ce qui concerne :
 - a. L’écartement de la voie ;
 - b. Les systèmes énergétiques ;
 - c. Les gabarits ;
 - d. Les système de protection des trains (>20) ;
 - e. Les systèmes de signalisation ;
 - f. Les signaux vidéo ;
 - g. Les systèmes radio ;
 - h. La largeur des pantographes ;
 - i. Les critères de réglementation des trains ;
 - j. D’autres obstacles techniques, administratifs, linguistiques et culturels.
8. Les participants à la Conférence ont appelé les gouvernements intéressés à apporter un soutien politique accru aux projets en matière de développement des initiatives de transports eurasiatiques.
-