



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Vingt-cinquième session**

Genève, 3-5 septembre 2012

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

**Examen de la situation, des tendances et de l'économie
des transports dans la région de la CEE: Les tendances
et l'économie des transports en 2011 dans la région de la CEE****Tendances et économie des transports: 2011-2012****Note du secrétariat***

1. La publication «Tendances et économie des transports» a pour objet de permettre aux États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de confronter les politiques et meilleures pratiques relatives au transport intérieur qu'ils ont mises en œuvre ces deux dernières années et de partager des données sur les perspectives et plans futurs. Le Comité des transports intérieurs et ses groupes de travail disposent ainsi d'un outil de partage des connaissances grâce auquel leurs décisions, expériences et résultats sont présentés de façon à mettre en évidence les tendances, pour les prochaines années, des différents secteurs du transport intérieur.

* À sa vingt-quatrième session, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a approuvé la proposition du secrétariat visant à faire du rapport établi pour rendre compte de la situation des transports dans les pays membres de la CEE et des nouvelles tendances une publication annuelle consacrée aux tendances et à l'économie des transports dans la région de la CEE et a demandé aux pays membres de répondre au questionnaire du secrétariat sur la situation des transports en 2011 et sur l'évolution attendue en 2012 (ECE/TRANS/WP.5/50, par. 31 et 32). À sa soixante-quatorzième session, le Comité des transports intérieurs a pris note du projet de publication, a demandé à ce qu'un rapport semblable soit élaboré en vue de sa prochaine session et a approuvé la décision du Groupe de travail de transformer le document d'examen en publication annuelle sur les tendances et l'économie des transports dans la région de la CEE (ECE/TRANS/224, par. 20 et 21). La structure de la publication est décrite dans le présent rapport, telle qu'elle a été établie sur la base des réponses recueillies grâce au questionnaire diffusé en 2011.

2. Quelles sont les tendances à court terme dans le domaine du transport intérieur et quelle est la corrélation entre ces dernières et les tendances à moyen et à long terme? Quels sont les principaux résultats obtenus au cours des douze derniers mois et les problèmes majeurs rencontrés, et quelles sont les attentes des gouvernements des États membres de la CEE pour les douze prochains mois? Pour tenter de répondre à ces questions fondamentales, le secrétariat a complété sa propre analyse et ses travaux de recherche en recueillant l'avis des gouvernements des États membres de la CEE au moyen d'un questionnaire.

3. Le principal objectif de cette publication est double: servir de référence et de source d'information et recenser les meilleures pratiques dans le domaine du transport intérieur. Les données présentées peuvent également être utilisées pour analyser l'évolution dans le temps de l'interdépendance des mesures prises en matière de transport. Avec l'appui soutenu de toutes les parties intéressées, ces objectifs devraient pouvoir être atteints progressivement.

4. Trente-sept États membres de la CEE ont répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer à l'enquête, malgré les délais très brefs dont ils disposaient pour le faire. De nombreuses réponses sont parvenues au secrétariat en l'espace d'un mois. D'autres pays ont fait part de leur souhait de participer mais, faute de temps, n'ont pas été en mesure de recueillir les données nécessaires. Cette réaction positive est particulièrement encourageante. Elle démontre en outre qu'il convient d'établir un instrument rationnel permettant aux gouvernements d'être en permanence au fait des dernières évolutions dans le domaine du transport, aussi bien chez leurs voisins qu'au-delà des frontières.

5. Outre les recherches documentaires et l'analyse des réponses communiquées par les pays, il a été demandé à des universitaires renommés et à des représentants d'entreprises leur avis sur la situation d'un mode de transport donné ou dans le domaine des politiques générales en matière de transport et quelles tendances à court terme se dégagent, selon eux, pour 2011 et 2012. Ces experts ont apporté des contributions précieuses non seulement pour l'analyse du secrétariat, mais également de par l'angle scientifique sous lequel ils ont abordé les questions.

6. «Tendances et économie des transports» est bien plus qu'une publication regroupant des données statistiques sur le transport intérieur, puisqu'un aperçu des politiques nationales en matière de transport, ainsi que des décisions concrètes et les résultats obtenus grâce à leur application y sont présentés.

7. Dans le domaine du transport, les tendances à court terme, étayées par des données et des renseignements sur les principaux résultats obtenus en 2011 et les réalisations escomptées pour 2012, sont les suivantes:

I. Politiques concluantes en matière de transport et principaux obstacles au développement du transport intérieur: 2011

8. Dans les réponses qu'ils ont communiquées par le biais du questionnaire, les gouvernements des pays membres de la CEE se sont concentrés sur les politiques nationales de transport par rapport à 14 thèmes en fonction des besoins spécifiques du pays. Mais dans la majorité des cas, les quatre thèmes suivants ont été traités:

- a) Réforme et perfectionnement des chemins de fer (efficacité, infrastructure et compétitivité);
- b) Développement des infrastructures de transport;
- c) Amélioration de la sécurité routière;
- d) Mise en place de systèmes de transport intelligents.

9. L'Albanie mentionne la création d'un réseau commun d'infrastructures intégrées pour les secteurs du tourisme et du commerce en tant que politique des transports ayant fait ses preuves. Le Canada a amorcé l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, afin de déterminer des moyens d'améliorer l'efficacité, l'efficacité et la fiabilité du réseau logistique ferroviaire canadien. La France a mis en œuvre des lignes à grande vitesse (LGV): 800 km en 2011 et 2 000 km prévus en 2020. De 2009 à 2011, le Gouvernement fédéral allemand a alloué un total de 500 millions d'euros issus du deuxième programme de relance économique pour financer le développement et la commercialisation de la mobilité électrique. La Pologne a pris diverses mesures visant à renforcer la sécurité routière, y compris un programme d'élimination des points dangereux sur les routes dans le cadre duquel 397 projets d'investissement ont été menés à bien.

10. En outre, il est ressorti des concertations sur les politiques de transport organisées à l'échelle nationale, mais surtout internationale, que le développement durable retenait de plus en plus l'attention. À cet égard, les nouveaux thèmes au cœur des préoccupations sont désormais l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces changements (en partie en raison des travaux préparatoires liés à la Conférence Rio+20). De plus, l'approche équilibrée nécessaire aux trois éléments fondamentaux que sont la durabilité économique, sociale et environnementale est renforcée par l'importance croissante accordée à la croissance économique et aux transports qui, de toute évidence, est stimulée par la crise économique et financière actuelle.

11. En ce qui concerne les obstacles ayant entravé le développement du transport intérieur en 2011, les pays ont donné les réponses suivantes:

a) Pour ce qui est des infrastructures de transport: longueur et complexité des procédures administratives nécessaires pour mener à bien des appels d'offre publics, problèmes financiers, autres solutions financières, etc.;

b) Pour ce qui est des gains d'efficacité dans le domaine ferroviaire: réforme des compagnies ferroviaires et séparation du volet infrastructures et du volet exploitation, rentabilité des chemins de fer, investissements dans les infrastructures, entretien des infrastructures existantes.

12. Chypre estime que le principal problème entravant le développement des transports à l'échelle nationale est l'insuffisance des infrastructures. La République tchèque fait valoir que faute de budgets publics suffisants, des projets en cours portant sur les infrastructures ont dû être interrompus, y compris en ce qui concerne la maintenance. L'Italie indique qu'il convient de mettre à niveau son réseau autoroutier, puisque la dernière mise à niveau du réseau actuel a été effectuée en 2000. La Lituanie met en avant le sous-développement de ses connexions avec les infrastructures d'autres pays, notamment les États membres de l'Union européenne.

13. En raison des changements survenus dans la région de la CEE au niveau géopolitique, des cadres juridiques, réglementaires et institutionnels multilatéraux ont été mis en place, comme le marché intérieur de l'Union européenne en matière de transport, l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'union douanière en train d'être établie entre l'Europe et l'Asie. Or ces arrangements contribuent à rendre encore plus complexe le réseau juridique et réglementaire régissant le transport.

14. Au niveau industriel, on observe également une tendance à la convergence entre les secteurs, en particulier dans l'industrie automobile et en ce qui concerne les nouveaux services clients relatifs au transport. Les télécommunications, l'industrie électronique, ainsi que les technologies de l'information et de la communication dans leur ensemble élargissent l'horizon des transports. Parallèlement, à mesure que s'estompent les lignes de démarcation qui séparaient les secteurs, il est de plus en plus difficile, voire impossible, de catégoriser correctement les entreprises en fonction de leur secteur d'activité. En outre, une coopération plus étroite entre ces secteurs nouveaux ou en évolution s'impose, par exemple entre la planification des transports et le développement urbain.

II. Transport routier

15. Le transport routier s'est intensifié, en ce qui concerne tant l'utilisation des automobiles que les opérations commerciales. Dans la quasi-totalité des pays qui ont communiqué des réponses, après avoir enregistré une baisse en 2009, le transport routier a augmenté en 2010, parfois de plus de 5 %. Dans leur ensemble, les prévisions pour 2011 indiquent une hausse, mais celle-ci est plus faible qu'en 2010. Pour ce qui est du transport de marchandises par la route, le nombre de carnets TIR délivrés est un indicateur fiable: en 2011, plus de 3 millions de carnets TIR ont été octroyés, soit une hausse de 38 % par rapport à 2009 et de plus de 9 % par rapport à 2010.

16. En ce qui concerne la circulation de voitures privées, et en particulier la possession d'une voiture, les tendances déterminantes sont définies par la corrélation macroéconomique avec le revenu par habitant. Selon Marcos Chamon, Paolo Mauro et Yohei Okawa, le taux de motorisation est inférieur dans les pays à plus faible revenu, mais il augmente rapidement à mesure que le revenu par habitant augmente et dépasse le seuil initial, qu'ils estiment à environ 5 000 dollars des États-Unis par personne (sur la base des prix de 2000). Ce taux fléchit légèrement au-delà d'un revenu par habitant de 10 000 dollars des États-Unis. Compte tenu de cette tendance déterminante, le nombre de voitures privées, qui est actuellement d'environ un milliard, sera plus de trois fois supérieur d'ici à 2050. Un grand nombre de pays en transition membres de la CEE atteindront, voire dépasseront, le seuil de 600 voitures pour 1 000 habitants. Il reste à savoir s'il est réaliste de prévoir la disparition de cette corrélation macroéconomique entre la hausse du revenu par habitant et le nombre moyen d'automobiles privées et, le cas échéant, les raisons de cette disparition. Dans sa politique antérieure en matière de transport, l'Union européenne prévoyait de dissocier la croissance économique et le transport. Mais la tendance concernant la possession et l'utilisation de voitures privées pourrait fluctuer. En effet, ces dernières années, le nombre d'options de mobilité a déjà augmenté de manière considérable dans de nombreux pays grâce:

- Au développement d'options améliorant la sécurité des piétons et des cyclistes;
- À la popularité croissante du covoiturage; et
- Surtout, à l'amélioration des transports en commun.

17. Les pays de la CEE, en particulier en Europe, ont toujours bénéficié d'un important système de transport en commun. Dans le questionnaire, il est demandé aux pays d'indiquer le coût moyen d'un ticket journalier de bus, de tram ou de métro, ce qui a permis d'analyser le prix des tickets de bus grâce aux réponses communiquées. Il semble que ce soit en Norvège que le ticket de bus journalier est le plus cher (11,90 dollars É.-U.) et au Tadjikistan qu'il est le moins cher (0,25 dollars É.-U.). Dans la région de la CEE, le prix moyen d'un ticket de bus journalier est de 3,53 dollars des États-Unis. Ces chiffres montrent non seulement les différences entre des villes des pays de la CEE, mais également les problèmes liés au fait que la capacité des opérateurs des transports en commun à amortir leurs dépenses soit uniquement fonction des prix déterminés par les capacités budgétaires des usagers.

18. La Croatie a adopté un programme national de sécurité routière pour la période 2001-2020, qui est articulé autour de cinq grands thèmes: comportement de tous les usagers de la route, amélioration des infrastructures routières, sécurité de la conduite, efficacité des soins médicaux dispensés aux victimes d'accidents de la route et autres domaines de travail. À Chypre, les services réguliers de transport de passagers par autobus ont été modifiés et modernisés. Par le biais de son programme de sécurité routière 2011, l'Allemagne, a décidé de renforcer la sécurité des transports et de réduire le nombre de décès dus à des accidents de la route de 40 % d'ici à 2020. La Grèce a décidé de libéraliser son marché du transport et

de simplifier les procédures d'accès concernant les entreprises. La République slovaque indique que la coopération entre les secteurs du transport de passagers par autobus et par chemin de fer n'est pas entièrement développée et qu'une loi sur les transports en commun est en cours d'élaboration. La Suisse, quant à elle, a mis en place un fonds dédié à l'infrastructure des transports axé sur les zones urbaines, dont le principal objectif est de cofinancer des projets d'infrastructure en zone urbaine.

III. Transport par chemin de fer

19. Ces vingt dernières années, la création de réseaux de trains à grande vitesse a contribué à la revitalisation des chemins de fer. La construction de lignes à grande et très grande vitesse a toujours été particulièrement bénéfique au transport de passagers. De nos jours, la libéralisation et la privatisation sont les deux principaux facteurs de transformation des chemins de fer. La libéralisation du transport ferroviaire a pour principaux objectifs de renforcer leur compétitivité et leur efficacité, d'alléger le fardeau financier de l'État et de stimuler les investissements, la privatisation pouvant être considérée comme l'objectif suprême. Du point de vue de l'environnement, le secteur ferroviaire est le mode de transport intérieur ayant le plus faible taux d'émission de CO₂. Le marché du transport de marchandises par chemin de fer devrait également viser des services de logistique écologiques et la réduction des émissions de CO₂.

20. Dans les mégapoles et les agglomérations, il convient de mettre en place une structure régionale d'implantation en se fondant sur la densité des éléments, les différentes utilisations du sol, la polycentralité et les capacités des systèmes publics de transport en commun et des installations publiques. Les chemins de fer ont un rôle de premier plan à jouer à cet égard.

21. Pour la Bulgarie, le transport ferroviaire représente un problème de taille: le volume du trafic ferroviaire décroît, la qualité des services de transport de passagers et de marchandises ne répond pas aux attentes des citoyens et le secteur ferroviaire bulgare présente la productivité la plus faible de toute l'Union européenne. En Serbie, le volume du transport par chemin de fer a diminué, principalement en raison du manque de matériel roulant et du mauvais état des infrastructures. En Suède, la ponctualité des services de transport de passagers et de marchandises n'est plus ce qu'elle était: de grandes portions de l'infrastructure sont vétustes, principalement faute d'entretien et de réinvestissements et en raison de l'augmentation du trafic. L'Ukraine a indiqué qu'elle se devait de procéder à une réforme du secteur, en tenant compte des expériences concluantes réalisées dans d'autres pays. La Turquie est confrontée à différents problèmes: vétusté d'une grande partie du réseau ferroviaire, insuffisances matérielles, normes géométriques, densité du réseau trop faible par unité de surface et incapacité à fournir des services de transport combiné. La Slovénie indique qu'en raison de son âge, l'infrastructure ferroviaire ne répond pas aux besoins du transport ferroviaire moderne et, en conséquence, le transport de marchandises par la route gagne en importance au détriment du transport ferroviaire. La Finlande, soulignant les problèmes qui ont entravé le trafic ferroviaire ces deux derniers hivers, prévoit la modernisation des systèmes de gestion des rails et des aiguillages.

IV. Transport par voie navigable

22. Publié récemment par la CEE, le *Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe* montre que le transport par voie navigable perd des parts de marché dans la région de la CEE. Des pays ont indiqué que ce type de transport, déjà peu usité, était en perte de vitesse. Les liaisons manquantes entre les réseaux de voies navigables posent un grave problème et la crise économique et l'insuffisance de fonds

seraient des obstacles majeurs à l'amélioration des voies navigables. Outre l'absence d'infrastructure appropriée, le délabrement de la flotte est signalé comme un obstacle à l'efficacité des transports par voie navigable, tout comme le fait que les voies navigables risquent de perdre leur avantage écologique. La vétusté des bateaux de navigation intérieure et la non-utilisation d'autres types de combustibles deviennent des inconvénients non négligeables.

23. Pour la Serbie, le fait que les marchandises soient peu souvent transportées par voie navigable et que le volume de marchandises traité sur le marché intérieur soit en baisse sont les principaux défis à relever. La Bulgarie a indiqué que la principale mesure actuellement mise en œuvre est l'accélération des projets d'infrastructure dans le domaine des voies navigables. La Croatie met en œuvre des systèmes d'information fluviale sur ses voies navigables conformément à deux instruments stratégiques importants: la Stratégie de développement du transport fluvial (2008-2018) et le Plan de développement à moyen terme de la navigation fluviale et des ports intérieurs (2009-2016). Pour la Lituanie, le principal obstacle est le sous-développement du secteur du transport par voie navigable (vétusté des bateaux qui ont plus de trente ans, différences de profondeur sur les différents tronçons de la grande voie navigable d'importance internationale Kaunas-Klaipėda, etc.). Le Canada, quant à lui, a indiqué que le processus fédéral d'examen des demandes d'approbation au titre du Programme de protection des eaux navigables avait été rationalisé au moyen d'amendements à la loi sur la protection des eaux navigables.

V. Transport intermodal

24. Dans les 35 pays de la CEE, plus de 144 centres ou plates-formes logistiques ont été établis. Douze gouvernements ont indiqué avoir déjà élaboré un plan-cadre pour la logistique et 11, pour le transport intermodal.

25. L'un des faits les plus marquants ressortant des réponses communiquées est que l'emplacement géographique d'un pays pouvait lui conférer un avantage concurrentiel du point de vue de la logistique. Vingt-trois gouvernements ont indiqué que leur pays bénéficiait d'un avantage concurrentiel en matière de logistique des transports et six ont souligné que cet avantage était directement lié aux initiatives et aux investissements du secteur privé.

26. L'Albanie a souligné la faiblesse du transport intermodal-combiné à l'échelle nationale. Les interactions entre les différents moyens de transport sont minimales, principalement en raison de l'absence d'infrastructures ferroviaires et de ports adéquats. Le Gouvernement arménien a approuvé le programme de construction d'un centre logistique international et d'infrastructures de transport. Le Gouvernement canadien a publié le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques, qui apporte son appui à des stratégies spécifiques et tire parti des possibilités des régions clés sur le triple plan de la géographie, des transports et du commerce. Le Gouvernement fédéral allemand a élaboré un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises.

27. Dans leurs réponses, les pays ont indiqué que leurs avantages concurrentiels en matière logistique/géographique étaient les suivants:

a) La Bulgarie a souligné qu'elle bénéficiait d'un grand nombre d'avantages concurrentiels en matière de logistique et de transport: situation géographique, pérennité de la situation politique et économique, densité du réseau ferroviaire et routier et connexions fluvio-maritimes;

b) La Croatie a indiqué qu'elle était particulièrement bien située, d'un point de vue géographique pour établir des connexions entre l'ouest et le sud-est de l'Europe et entre l'Europe centrale, l'Adriatique et la Méditerranée;

c) La Grèce souligne qu'elle est la porte naturelle des pays de l'Extrême-Orient vers l'Union européenne;

d) L'Italie fait valoir que sa position géographique en Méditerranée lui confère des avantages potentiels le long des axes maritimes entre l'Asie et l'Europe.

28. Une hausse de 8 % du trafic accompagné et non accompagné a été constatée en 2010. Même s'il reste encore à atteindre les niveaux d'après crise, en 2012, le trafic international a augmenté de 9 % (3 520 000 EVP), alors que le trafic national augmentait de 6 % (2 540 000 EVP). Des problèmes spécifiques ont été enregistrés en 2010 en raison du manque de wagons-poches capables de transporter des semi-remorques.

29. Le trafic intermodal ferroutier a poursuivi sa croissance au premier semestre 2011, mais la tendance s'est ralentie au second semestre. Les perspectives sont sombres pour 2012, car la croissance économique européenne subira les répercussions négatives des mesures d'austérité prises par plusieurs pays européens. En outre, la fermeture prévue de la ligne de chemin de fer du Brenner en 2012, à des fins d'entretien et de rénovation, compliquera les services transalpins et est susceptible de diminuer leur fiabilité et leur ponctualité et d'en augmenter les coûts.

VI. Règlements concernant les véhicules

30. La pression politique est énorme pour que les innovations techniques débouchent en premier lieu sur des véhicules peu polluants dotés d'un grand nombre de caractéristiques de sécurité avancées. En outre, il ne s'agit plus d'amélioration technique, mais d'un glissement technologique de solutions anciennes vers des solutions nouvelles, voire dernier cri. Il suffit de penser aux systèmes automatiques de freinage d'urgence qui détectent automatiquement un risque de choc avant, alertent le conducteur et activent le système de freinage du véhicule afin de l'immobiliser et/ou d'éviter un choc. Ou encore au système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS), dont les véhicules peuvent désormais être équipés. Mais pour pouvoir recueillir les bénéfices des investissements effectués dans la sécurité du véhicule, il faut que l'infrastructure routière progresse au même rythme que les innovations technologiques.

31. Les nouvelles technologies peuvent apporter de nombreuses solutions à des problèmes anciens ou actuels, mais le fait d'ouvrir de nouveaux horizons crée également de nouveaux problèmes. Ainsi, les véhicules hybrides et électriques ont l'avantage d'être silencieux. Mais comme le bonheur des uns fait le malheur des autres, cet avantage est un inconvénient pour les malvoyants, pour lesquels les sons sont essentiels. Dans leur cas, il est pratiquement impossible de détecter l'arrivée, la présence ou le départ d'un véhicule silencieux. En conséquence, les autorités chargées de la réglementation, par exemple le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) de la CEE, envisagent de rendre obligatoires des dispositifs de signalisation acoustiques audibles lorsque ces véhicules roulent à faible vitesse (la vitesse limite reste à déterminer).

32. De nombreuses innovations techniques sont révolutionnaires et le secteur de l'automobile et les marchés connexes subissent de profonds bouleversements. À l'image du secteur du transport aérien, qui a été profondément bouleversé par l'apparition des compagnies aériennes à bas prix, dans le secteur automobile, des fabricants à bas prix ont fait leur apparition dans les marchés émergents où se trouvent les nouveaux consommateurs.

VII. Changements climatiques

33. Trente gouvernements ont indiqué qu'ils prenaient des mesures relatives aux changements climatiques. Pour 60 % d'entre eux, ces mesures portaient aussi bien sur l'atténuation que sur l'adaptation, alors que pour 40 %, il ne s'agissait que de mesures d'atténuation.

34. Les pays ont fait état de nombreuses mesures novatrices concernant les changements climatiques:

a) En 2012, la Belgique a pris plusieurs mesures relatives aux changements climatiques: compensations pour l'utilisation du vélo, remises à l'achat de nouveaux véhicules, écobonus et écopénalité, avantages liés aux voitures d'entreprises, etc.;

b) Au cours des cinq prochaines années, le Gouvernement canadien consacra plus de 149 millions de dollars des États-Unis à des initiatives portant sur l'adaptation aux changements climatiques;

c) À l'heure actuelle, le Gouvernement bulgare coordonne l'élaboration du troisième Plan d'action national sur les changements climatiques, qui sera mis en œuvre de 2013 à 2020;

d) Le Gouvernement danois a pris plusieurs mesures visant à réduire de 40 % les émissions de CO₂ en 2020, par rapport aux niveaux de 1990;

e) La République du Tadjikistan a débloqué 50 millions de dollars des États-Unis pour l'élaboration et la mise en œuvre de projets axés sur les changements climatiques;

f) Le Gouvernement ukrainien a approuvé le Plan d'action national pour l'application du Protocole de Kyoto;

g) La Norvège a indiqué que les conditions météorologiques, soit un hiver froid suivi d'une période de fortes précipitations, avaient causé des dégâts aux infrastructures de transport.

35. Les réponses communiquées par les gouvernements confirment qu'il est nécessaire d'élaborer un mécanisme standard de contrôle et d'évaluation des émissions de CO₂ dans le domaine des transports intérieurs, comprenant un convertisseur conforme à la politique des transports. Le projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), mis en œuvre par la Division des transports de la CEE, répond à ce besoin, puisqu'il vise la mise au point d'un tel mécanisme.

36. L'adaptation aux effets des changements climatiques ne bénéficie pas du même degré de priorité que l'atténuation. Cette conclusion est également confirmée par les réponses données par les gouvernements. Le terme «adaptation» renvoie à la capacité d'un système de transport de s'adapter aux changements climatiques et de minimiser les dommages susceptibles d'être causés. La Division des transports de la CEE a établi le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux, dont le principal objectif est de déterminer les effets potentiels des changements climatiques sur les infrastructures de transport, ainsi que les coûts de ces effets sur les réseaux de transport intérieur, et de recenser les meilleures pratiques.

VIII. Systèmes de transport intelligents

37. Vingt-six des pays participants ont communiqué des réponses positives concernant l'utilisation de systèmes de transport intelligents sur leurs réseaux de transport en commun. Les gouvernements des pays de la CEE ont principalement installé ce type de systèmes sur les réseaux de bus, de trains, de trams et de métros.

38. Dans ce domaine, il est fondamentalement nécessaire d'établir, d'un commun accord, une définition pour les systèmes de transport intelligents. En outre, il convient de promouvoir l'interopérabilité de ces systèmes et d'en perfectionner l'architecture.

39. L'Allemagne a indiqué que l'utilisation de systèmes de transport intelligents faisait partie du projet «Télématique routière 2015», d'une valeur de 300 millions d'euros. La Lettonie a souligné que le Système d'information sur la logistique du transport de marchandises et les ports (SKLOIS) avait été mis en œuvre afin de rationaliser l'utilisation des infrastructures de transport et d'assurer autant que possible un transit sans interruption à travers le pays. Le Gouvernement canadien favorise l'application de systèmes de transport intelligents en finançant des projets mis en œuvre en collaboration avec les gouvernements provinciaux et les municipalités et dans le cadre de partenariats entre les secteurs public et privé. La République tchèque a mis en place un système national d'horaires, grâce auquel le public, les clients des services de transport et les transporteurs disposent de données garanties par l'État concernant le service public de transport de voyageurs.

IX. Infrastructures de transport

40. Les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) sont les projets phares de la CEE en matière d'infrastructures. En 2011, les plans directeurs révisés de ces projets ont été publiés. Selon la carte relative à l'état d'avancement du projet TEM, en 2020, des sections d'autoroute ou de routes à deux chaussées séparées pourraient être ouvertes à la circulation dans cinq pays ainsi que, hormis quelques tronçons, dans six autres pays. Selon la carte relative à l'état d'avancement du projet TER, des tronçons de lignes ferroviaires où la vitesse nominale des trains est de 160 km/h, sont désormais exploités dans 9 des 25 pays participant à la révision du Plan directeur.

41. En outre, dans le cadre du projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA), 421 projets ont été proposés, d'une valeur totale d'environ 271 milliards de dollars des États-Unis. Parmi eux, on compte 146 projets routiers (47 %), d'une valeur de 113 milliards de dollars des États-Unis (53 % de la valeur totale des investissements), 121 projets ferroviaires (39 %), d'une valeur de 75 milliards de dollars des États-Unis (35 %) et 44 projets divers (14 %), d'une valeur de 25 milliards de dollars des États-Unis (12 % de la valeur totale des investissements).

42. Le Gouvernement azerbaïdjanais a élaboré une nouvelle stratégie pour le développement des systèmes de transport, qui sera soumise à l'approbation du Conseil des ministres. Soulignant le mauvais état de son infrastructure ferroviaire, la Bulgarie a indiqué que les subventions accordées au secteur ferroviaire augmentaient, mais qu'elles prenaient de moins en moins la forme d'investissements. La mise en œuvre du Plan d'action économique du Canada a permis d'injecter près de 500 millions de dollars des États-Unis dans l'économie, ce qui a rendu possible la modernisation des infrastructures de transport. En 2010, le Gouvernement croate a adopté un plan d'action, composé de 50 mesures, visant à éliminer les obstacles administratifs aux investissements dans le pays. Chypre a indiqué que le principal obstacle au développement du transport était l'absence d'infrastructure. Israël a souligné que l'engorgement croissant des zones urbaines et l'importance décroissante du transport en commun avaient contraint le Gouvernement à augmenter ses investissements dans les systèmes ferroviaire et routier. La Turquie, quant à elle, a indiqué que la Direction générale des autoroutes envisageait la mise en œuvre, avant la fin de 2023, de plusieurs projets d'autoroute financés grâce à des partenariats public-privé, afin de faire face aux besoins en matière de transport routier.