



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

Trente et unième session

Genève, 3-5 septembre 2018

### Rapport du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports sur sa trente et unième session

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1-5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	6	3
III. Conférence internationale sur la mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie (point 2 de l'ordre du jour) .....	7-10	3
IV. Atelier et étude 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 (point 3 de l'ordre du jour) .....	11-18	4
V. Liaisons entre ports et arrière-pays (point 4 de l'ordre du jour) .....	19-22	6
VI. Suivi des faits nouveaux concernant les réseaux de transport paneuropéens (point 5 de l'ordre du jour) .....	23-27	7
A. Exposé de la Commission européenne sur les progrès accomplis dans la mise en place du réseau transeuropéen de transport .....	23	7
B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen .....	24-27	7
VII. Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour) .....	28-32	8
A. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale .....	28-30	8
B. Réseau de transport euroméditerranéen .....	31	8
C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée .....	32	8



VIII.	Liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour) .....	33–39	8
A.	Avancement des activités relatives aux liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.....	33–35	8
B.	Observatoire international des infrastructures de transport.....	36–38	9
C.	Autres initiatives en matière de transport entre l'Europe et l'Asie .....	39	9
IX.	Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (point 8 de l'ordre du jour).....	40–42	9
X.	Mobilité urbaine et transports publics : plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (point 9 de l'ordre du jour) .....	43–45	10
XI.	Changements climatiques et transports (point 10 de l'ordre du jour).....	46–51	10
A.	Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux .....	46–49	10
B.	Atténuation des effets des changements climatiques : outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur de la Commission économique pour l'Europe .....	50–51	11
XII.	Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 11 de l'ordre du jour).....	52–64	11
A.	Tendances et économie des transports sur la période 2018-2019 : la mobilité en tant que service .....	52–55	11
B.	Tendances et économie des transports sur la période 2016-2017 : modes innovants de financement des infrastructures de transport.....	56	12
C.	Tendances et difficultés concernant les transports routiers.....	57–58	12
D.	Tendances et difficultés concernant les transports ferroviaires .....	59–60	13
E.	Tendances et difficultés concernant les transports par voie navigable .....	61–62	13
F.	Analyse des statistiques de la CEE sur les transports .....	63–64	13
XIII.	Assistance technique aux pays en transition (point 12 de l'ordre du jour).....	65–67	14
XIV.	Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 13 de l'ordre du jour).....	68–70	14
XV.	Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2019 et 2020 du Groupe de travail (point 14 de l'ordre du jour) .....	71	15
XVI.	Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour).....	72	15
XVII.	Dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour) .....	73	15
XVIII.	Adoption des principales décisions (point 17 de l'ordre du jour) .....	74	15
Annexe			
	Conclusions et recommandations de la Conférence internationale sur la mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie.....		16

## I. Participation

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a tenu sa trente et unième session du 3 au 5 septembre 2018, sous la présidence de M<sup>me</sup> I. Dettbarn (Allemagne). Les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après y ont participé : Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Chypre, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Kazakhstan, Malte, Pologne, République de Moldova, Serbie, Suisse, Tadjikistan et Ukraine. Des représentants de l'Afghanistan, de la Chine, de l'Iran (République islamique d') et de la Mongolie y ont aussi assisté en application de l'article 11 du mandat de la CEE. Un membre de la délégation de l'Union européenne (UE) était également présent.
2. Les organismes et institutions spécialisées des Nations Unies ci-après étaient représentés : projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) et projet de chemin de fer transeuropéen (TER), CNUCED et OMM.
3. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées : Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) et Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN).
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Association des gestionnaires européens de l'infrastructure ferroviaire (EIM), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT), FERRMED, Union internationale des chemins de fer (UIC) et Union internationale des transports routiers (IRU).
5. Ont participé à la session, à l'invitation du secrétariat : Anaklia Development Consortium, Chemins de fer russes (RZD), Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co KG, Hewlett Packard, Hupac Intermodal SA, Infrastructure Economics Centre, Institut de recherche scientifique et de développement de Moscou, Institut de recherches scientifiques sur les transports routiers (NIIAT), Interdisciplinary scientific and practical Center for Identification Systems and e-Business, International Association of Logistics Business, Joint-stock company United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance (JSC UTLC ERA), Rossada Innovative Solutions, Transcontainer Europe, Université de l'Égée, Université Démocrite de Thrace, Université russe des transports.

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.5/63.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour.

## III. Conférence internationale sur la mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : Document informel n° 1.

7. La conférence internationale de cette année a fait suite à l'atelier sur les couloirs routiers et ferroviaires en Europe et en Asie et à l'atelier sur les couloirs d'infrastructure de transport en Europe et en Asie, organisés par le Groupe de travail à ses vingt-huitième (7-9 septembre 2015, Genève) et trentième (4-6 septembre 2017, Genève) sessions, respectivement, ainsi qu'à l'achèvement de la phase III du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (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. La détermination des itinéraires, la hiérarchisation des projets d'investissement dans

l'infrastructure, la création d'une base de données fondée sur un système d'information géographique, l'analyse des obstacles non physiques au transport, la comparaison entre transports maritimes et terrestres, l'organisation de plusieurs ateliers nationaux de renforcement des capacités en matière de facilitation des transports et les activités visant à rendre les couloirs opérationnels en établissant des horaires et des tarifs communs ont contribué à jeter les bases d'un réseau de transport opérationnel entre l'Europe et l'Asie.

9. La session a été ouverte par la Secrétaire exécutive de la CEE, M<sup>me</sup> Olga Algayerova. Dans son allocution d'ouverture, celle-ci a souligné qu'il était nécessaire de mettre en place une connectivité efficace dans les couloirs entre l'Europe et l'Asie, où tous les nœuds étaient reliés par des infrastructures et des services permettant tous les déplacements entre origines et destinations dans des délais raisonnables et sans grand risque d'interruption. Elle a insisté sur le fait que davantage d'efforts et d'actions coordonnées étaient requis et que les travaux de réalisation des couloirs entre l'Europe et l'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. Des trains empruntaient certes les couloirs, mais la question était de savoir dans quelles conditions, selon quels horaires et à quel tarif. Les travaux visant à assurer le fonctionnement efficace des couloirs entre l'Europe et l'Asie devaient continuer, en s'appuyant toutefois sur une plateforme déjà bien établie telle que le WP.5.

10. Les conclusions et recommandations de la conférence figurent à l'annexe du présent rapport.

#### **IV. Atelier et étude 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 (point 3 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : Document informel n° 2.

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 d'élaborer un manuel présentant les pratiques et solutions actuelles en matière de transports durables et d'aménagement urbain en vue de sa publication et de son adoption éventuelle à la cinquième Réunion de haut niveau qui se tiendrait 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 relatives à l'intégration des transports et à l'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 l'élaboration d'un manuel visant à améliorer les connaissances des États membres de la CEE quant à 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 WP.5, en sa qualité d'organe d'analyse de la Division des transports durables, d'étudier cette question 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 des politiques de transport durable dans les politiques d'aménagement urbain pour atteindre les multiples cibles du Programme 2030.

14. L'atelier a été organisé afin de permettre aux États membres d'étudier la question, de débattre des moyens d'élaborer plus efficacement la publication sur les études de cas et les bonnes pratiques mentionnée ci-dessus 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 avaient 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 et de faire en sorte d'améliorer la qualité des services de transport (et 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 réglementer le secteur du logement et, surtout, l'activité des promoteurs ;

c) Rappelé le cercle vicieux de la « 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 la mobilité urbaine durable devait :

i) Être centrée sur les besoins des populations ;

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) Permettre 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) Comprendre une série de mesures visant à obtenir des résultats 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) Conveni que les villes différaient les unes des autres (par leurs budgets, leurs ressources, leurs atouts, leurs infrastructures, leurs problèmes, l'engagement des parties prenantes, les mentalités, la culture et l'histoire, le climat et le paysage) et qu'il n'existait donc pas de solution universellement applicable ;

f) Reconnu que la planification spatiale et la planification de la mobilité devaient être intégrées pour :

i) Tirer le meilleur parti des procédures de planification dans le domaine des transports et 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 ;

iv) Éviter l'étalement des villes ;

v) Préserver 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 a demandé au secrétariat de veiller à ce que la question soit régulièrement inscrite à l'ordre du jour du Groupe de travail.

17. Lors de l'atelier, le Groupe de travail a aussi examiné le document officiel ECE/TRANS/WP.5/2018/1, qui comprenait un questionnaire à distribuer aux États membres pour recenser un maximum d'études de cas et de bonnes pratiques dans le domaine considéré. Le Groupe de travail a adopté ce questionnaire avec quelques modifications. La version révisée se trouve sur son site Web sous la cote 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 transports de la région de la CEE afin 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 relativement ouvert et propose un cadre général pour la collecte de toutes les données pertinentes. Les gouvernements, les villes et d'autres entités concernées peuvent cependant faire part de toute autre information ou bonne pratique qu'ils jugent utile de diffuser. 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](http://www.unece.org/trans/main/wp5/transport_and_urban_development.html).

## **V. Liaisons entre ports et arrière-pays (point 4 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/2015/3.

19. Cette question a été examinée conjointement avec le point 7 b) de l'ordre du jour, qui portait sur le projet d'observatoire international des infrastructures de transport.

20. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa vingt-huitième session il avait pris note de la mise en place de l'observatoire des liaisons entre ports et arrière-pays dans le cadre du programme MedNet (Réseau méditerranéen). Il a noté que le programme MedNet était arrivé à la fin de son mandat et que ses responsables avaient officieusement confirmé au secrétariat qu'ils prendraient en charge le nouvel observatoire, veilleraient à son hébergement et à sa gestion, et feraient en sorte qu'il soit étendu à tous les pays de la CEE.

21. Lors de la dernière session, le secrétariat avait informé le Groupe de travail qu'aucune réponse officielle n'avait été reçue de la part des responsables du projet MedNet. Il avait cependant fourni des renseignements sur le projet de système d'information géographique (SIG) mis en œuvre en coopération avec la Banque islamique de développement (BID), laissant entrevoir la possibilité de multiples économies d'échelle entre les deux projets.

22. Le secrétariat a indiqué au Groupe de travail que l'observatoire international des infrastructures de transport était en cours de développement, mais qu'il verrait bientôt le jour. Les données de l'observatoire des liaisons entre ports et arrière-pays du programme MedNet pourraient être transférées sans difficultés dans le nouvel observatoire. Le Groupe de travail s'est réjoui de cette évolution et a prié le secrétariat de faire le point sur la question à sa prochaine session.

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

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

*Document(s) :* Document informel n° 3.

23. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les progrès réalisés par l'Union européenne dans la mise en place du réseau transeuropéen de transport. Il a invité l'Union européenne à lui présenter les faits nouveaux concernant ses activités relatives aux couloirs de transport paneuropéens à sa trente-deuxième session, en 2019.

### **B. Projets d'autoroute transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/2018/2 et ECE/TRANS/WP.5/2018/3.

24. Le Groupe de travail a remercié le Directeur du projet TEM d'avoir fourni des informations actualisées sur les activités menées dans le cadre du projet en 2017-2018. Il a réaffirmé son soutien au projet et invité le Directeur à le tenir informé des faits nouveaux à ce sujet à sa trente-deuxième session, en 2019.

25. Les activités menées au titre du projet TEM ont été axées sur :

a) L'amélioration du réseau et le financement des infrastructures (rapport sur le réseau TEM, présidence du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, coopération avec l'observatoire international des infrastructures de transport) ;

b) Les compétences pratiques des exploitants des infrastructures routières et des autorités (protection de l'environnement, gestion et financement des routes et des autoroutes, systèmes d'information pour la gestion de l'infrastructure routière, innovations dans la gestion des infrastructures routières, sécurité routière) ;

c) Les tendances.

26. Le Groupe de travail a également remercié le Directeur adjoint du projet TER d'avoir fourni des informations actualisées sur les activités menées dans le cadre du projet en 2017-2018. Il a réaffirmé son soutien au projet et invité le Directeur à le tenir informé des faits nouveaux à ce sujet à sa trente-deuxième session, en 2019.

27. Au cours de la période couverte par le présent rapport, les activités menées au titre du projet TER ont principalement porté sur :

a) La connectivité (Plan directeur du projet TER grande vitesse, participation aux forums internationaux) ;

b) La visibilité (page Web du projet TER, brochure sur le projet TER, activités de promotion) ;

c) Le renforcement des capacités (atelier TER, recensement des goulets d'étranglement des infrastructures) ;

d) Le développement (suivi du Plan directeur du projet TER, extension possible du système TER, résultats de la mise en œuvre du Plan directeur révisé) ;

e) La gestion (sessions du Comité directeur du projet TER).

## **VII. Transports dans la région méditerranéenne (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Rapport du Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale**

*Document(s) :* Document informel n° 4.

28. Le Directeur général du CETMO, M. Ò. Oliver, a eu l'occasion de présenter le rapport sur les activités récentes du Centre en vue de son examen par le Groupe de travail (document informel n° 4) pendant la conférence internationale.

29. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction qu'un mémorandum d'accord entre le CETMO et la CEE serait signé, après son approbation finale par le Comité exécutif (21 septembre 2018), dans le but d'améliorer la coopération entre les deux institutions. Ce mémorandum viserait en particulier à mettre en place un réseau intermodal intégré dans la région du CETMO, à promouvoir et à mettre en œuvre les conventions des Nations Unies relatives aux transports et à favoriser la coopération en vue d'étendre la portée de l'observatoire international des infrastructures de transport dans cette région.

30. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat du CETMO de son rapport détaillé et s'est félicité de la coopération entre les deux institutions. Il a en outre demandé à recevoir des renseignements actualisés sur les activités du CETMO à sa prochaine session, en 2019.

### **B. Réseau de transport euroméditerranéen**

31. Aucune information n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

### **C. Rapport de l'Union pour la Méditerranée**

32. Parmi les informations fournies par le représentant du CETMO (document informel n° 4) figuraient également des renseignements sur les activités en cours de l'Union pour la Méditerranée et les faits nouveaux la concernant.

## **VIII. Liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Avancement des activités relatives aux liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie**

*Document(s) :* Rapport sur la phase III du projet LTEA.

33. À sa quatre-vingtième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) a demandé au Groupe de travail (ECE/TRANS/274, par. 71) d'examiner régulièrement les questions relatives au transport intermodal sur les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

34. Ces questions ont fait l'objet de débats approfondis lors de la Conférence internationale sur la mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie.

35. Le Groupe de travail a noté que le rapport sur la phase III du projet LTEA était élaboré en tant que publication des Nations Unies et qu'il serait très probablement prêt pour la session de février du CTI. Le secrétariat l'a en outre informé que, pour des raisons administratives, la publication LTEA intitulée « *Euro-Asian Transport Linkages – Operationalisation of inland transport links between Europe and Asia* » (Liaisons de transport Europe-Asie : mise en exploitation des liaisons de transport intérieures entre l'Europe et l'Asie) occuperait le créneau de la publication 26/2869 intitulée « *Study on border crossing and customs questions affecting transport* » (Étude sur le franchissement des frontières et les questions douanières intéressant les transports) dans le programme de

publications pour 2018-2019. Ce créneau était disponible, car cette étude avait perdu son utilité en raison des faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention TIR. Deux cents exemplaires seraient publiés en anglais et cent cinquante en russe. Le Groupe de travail s'est déclaré favorable à l'utilisation de ce créneau.

## **B. Observatoire international des infrastructures de transport**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/2016/3 et ECE/TRANS/2018/4.

36. 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 d'infrastructures de transport sur ces deux continents (ECE/TRANS/WP.5/2016/3 et ECE/TRANS/2018/4). De plus amples informations à ce sujet sont disponibles à l'adresse [www.unece.org/trans/main/wp5/international\\_transport\\_infrastructure\\_observatory.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/international_transport_infrastructure_observatory.html).

37. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que la mise en place de l'observatoire dépendait de fonds reçus de la Banque islamique de développement, qui étaient affectés au financement d'un projet similaire, relatif aux infrastructures de transport, visant à renforcer la connectivité régionale par la création d'un système d'information géographique (SIG). L'observatoire constitue un exemple de projet novateur permettant aux pouvoirs publics de présenter de manière transparente, exhaustive et financièrement valable à des institutions financières les données concernant de nouveaux projets concernant des infrastructures de transport. Il s'agit d'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 des projets au niveau régional ou international et sélectionner les projets qu'elles souhaitent financer.

38. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de fournir davantage d'informations sur la question à sa prochaine session.

## **C. Autres initiatives en matière de transport entre l'Europe et l'Asie**

39. Aucune autre initiative n'a été signalée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **IX. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (point 8 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/GE.4/10, ECE/TRANS/WP.5/GE.4/12 et ECE/TRANS/WP.5/GE.4/14.

40. Le Président du Groupe d'experts a rendu compte des travaux réalisés au cours des trois réunions que son groupe avait tenues depuis la dernière session du WP.5. Celui-ci a noté que des sous-catégories avaient été créées pour tous les modes de transport, y compris les terminaux intermodaux et les ports, et que chacune d'entre elles relevait d'un gouvernement, d'une entreprise ferroviaire, d'une association ou d'un groupe de travail. Pour les cinq thèmes retenus, à savoir les routes, les chemins de fer, les voies navigables, les ports et les terminaux intermodaux, des projets de listes de termes et de questionnaires ont été élaborés afin de collecter des données pour l'évaluation comparative. Pour ce qui est des routes, la liste de termes et le questionnaire ont déjà été envoyés aux gouvernements afin que les données pertinentes puissent être recueillies. Pour tous les autres modes de transport, les travaux sont en cours et les gouvernements sont invités à y contribuer.

41. Le Président du Groupe d'experts a déclaré que le Groupe aurait besoin de plus de temps pour atteindre ses objectifs et remettre son rapport final. Le WP.5 a accueilli avec satisfaction le travail accompli et a remercié les experts de leurs efforts et de leur contribution. Il a en outre reconnu les difficultés rencontrées par le Groupe et a donc décidé

d'approuver la prorogation de son mandat pour une année supplémentaire. Cette prorogation 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 WP.5, en 2020.

42. Le WP.5 a pris note des informations communiquées par le Président du Groupe d'experts et le secrétariat, et a demandé à celui-ci de présenter des informations complémentaires sur la question à sa prochaine session.

## **X. Mobilité urbaine et transports publics : plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel n° 5.

43. Le Groupe de travail a rappelé que le secrétariat l'avait informé, à sa dernière session, de la coopération avec le PPE-TSE visant à élaborer le module relatif aux infrastructures du plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (ECE/TRANS/WP.5/2016/4), sur la base de la méthode utilisée dans le cadre d'autres projets de la CEE dans le domaine des infrastructures de transport, comme les projets TEM et TER.

44. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que les consultants avaient déjà préparé un projet de rapport (document informel n° 5) qui comprenait des cartes de l'infrastructure cycliste existante dans la plupart des États participant au partenariat PPE-TSE en faveur du cyclisme, ainsi que dans leurs capitales.

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

## **XI. Changements climatiques et transports (point 10 de l'ordre du jour)**

### **A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/GE.3/29.

46. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session il avait approuvé la prorogation du mandat du Groupe d'experts pour une année supplémentaire à compter de l'approbation finale du Comité exécutif, afin de permettre au Groupe de lui présenter son rapport final en septembre 2019.

47. Lors de 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 correspondance de données précises sur l'infrastructure des transports avec des projections de facteurs climatiques n'était 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 en outre 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.

48. Les experts ont aussi estimé que seuls les pays disposant déjà de structures administratives établies et ayant déjà entrepris une analyse des zones sensibles seraient en mesure d'en établir la cartographie nationale ou régionale, et que même ces pays

continuaient de se heurter à certaines limitations liées à la disponibilité des données, à la portée et à la résolution spatiale, qui les empêchaient de produire une analyse complète de leur secteur des transports.

49. Le Groupe de travail s'est félicité de la coopération avec l'OMM, estimant qu'il s'agissait d'un bon exemple de coopération interinstitutions, et a remercié sa représentante pour son appui et sa contribution. Il a pris note des informations communiquées par le secrétariat et a prié celui-ci de l'informer de l'évolution des travaux du Groupe d'experts à sa prochaine session.

## **B. Atténuation des effets des changements climatiques : outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur de la Commission économique pour l'Europe**

50. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des faits nouveaux en 2017-2018 concernant l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS). Il a été signalé que cet outil avait été mis en œuvre à Mannheim (Allemagne). Ainsi, à l'occasion du deux centième anniversaire de l'invention de la draisienne, ancêtre de la bicyclette qui avait été conçu à Mannheim, la ville a organisé le 21 septembre 2017 le douzième atelier relais du PPE-TSE, intitulé « *Cycling and walking make THE Link – Transport, Health and Environment* » (« 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 utiles aux politiques et à diffuser les bonnes pratiques, la Division des transports durables de la CEE, qui représente l'un des trois piliers du PPE-TSE, a été invitée à procéder à une analyse des projections d'émissions de CO<sub>2</sub> dans la ville de Mannheim au moyen de ForFITS.

51. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées et répété qu'il soutenait la poursuite du développement de ForFITS. Il a prié le secrétariat de faire le point de la question à sa prochaine session.

## **XII. Examen de la situation, des tendances et de l'économie des transports dans la région de la CEE (point 11 de l'ordre du jour)**

### **A. Tendances et économie des transports sur la période 2018-2019 : la mobilité en tant que service**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.5/2018/4 et document informel n° 6.

52. Le Groupe de travail a rappelé ce qui avait été dit à sa dernière session et lors des discussions visant à choisir le thème sur lequel porterait l'analyse des tendances et de l'économie des transports sur la période 2016-2017 :

a) Le questionnaire et l'analyse figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.5/2016/5 et ECE/TRANS/WP.5/2016/6 étaient une source de difficultés pour les États, qui avaient du mal à répondre à certaines questions, car elles ne portaient pas directement sur les transports. Le secrétariat avait donc suggéré de consacrer l'analyse des tendances et de l'économie des transports sur la période 2016-2017 à la mobilité en tant que service, afin de tirer parti des exposés et des contributions de grande qualité présentés lors de l'atelier organisé le deuxième jour de la session ;

b) Le secrétariat était chargé d'élaborer un document officiel comprenant un projet de guide des contributions des États membres et des sessions du Groupe de travail à la mise en œuvre du Programme 2030 pour la session suivante du Groupe de travail, afin que celui-ci puisse l'examiner.

53. Le Groupe de travail a décidé de reporter le débat sur le projet de guide (ECE/TRANS/WP.5/2018/4) à sa prochaine session, car il serait opportun d'examiner le

document en question dans le cadre des discussions relatives au plan de travail pour le prochain exercice biennal et de l'approbation de ce plan.

54. Pour ce qui est de la publication « *Transport Trends and Economics 2018-2019 : Mobility as a Service* » (Tendances et économie des transports sur la période 2018-2019 : la mobilité en tant que service) (document informel n° 6), le secrétariat a communiqué les informations suivantes :

a) Plusieurs experts contribueront à l'élaboration de cette publication. Le titre des chapitres et le nom des experts ayant accepté d'apporter leur contribution figurent ci-après :

- i) Chapitre I : *Introduction – Mobility as a Service* (Introduction – La mobilité en tant que service) (M. D. Dimitriou) ;
- ii) Chapitre II : *Car sharing* (L'autopartage) ;
- iii) Chapitre III : *Bike sharing* (Le partage de vélos) ;
- iv) Chapitre IV : *Railways and Mobility as a Service* (Les chemins de fer et la mobilité en tant que service) ;
- v) Chapitre V : *Enablers of Mobility as a Service operators* (Les acteurs de la mobilité en tant que prestataires de services de transport) (M<sup>me</sup> S. Pichler, Fluidtime) ;
- vi) Chapitre VI : *Revenue allocation challenge* (L'enjeu de la répartition des recettes) (M<sup>me</sup> A. Rouboutsos) ;
- vii) Chapitre VII : *The infrastructure perspective* (La perspective de l'infrastructure) (M. A. Maciejewski) ;
- viii) Chapitre VIII : *Conclusions and recommendations* (Conclusions et recommandations) ;

b) Aucun expert n'a encore été choisi pour les chapitres II, III et IV. Le secrétariat a invité les États à proposer des experts qui seraient disposés à contribuer à l'élaboration de ces chapitres ;

c) Le projet initial de la publication devra être prêt pour la session de février 2019 du CTI. Le projet final devra être prêt pour la prochaine session du WP.5, en 2019.

55. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et a souscrit à ses propositions. Il a demandé au secrétariat de lui fournir de plus amples informations sur les deux questions à sa prochaine session.

## **B. Tendances et économie des transports sur la période 2016-2017 : modes innovants de financement des infrastructures de transport**

*Document(s)* : Publication de la CEE.

56. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction la publication sur les tendances et l'économie des transports sur la période 2016-2017, consacrée aux modes innovants de financement des infrastructures de transport, qui a été distribuée en séance, et a remercié le secrétariat pour son travail.

## **C. Tendances et difficultés concernant les transports routiers**

*Document(s)* : Document informel n° 7.

57. M. M. Bauernfeind (Autriche) a décrit les conséquences du Brexit pour les transports en général. Deux cas de figure peuvent se présenter : soit un accord de sortie est conclu, soit aucun accord n'est trouvé, auquel cas les conséquences pourraient être les suivantes :

a) Le Royaume-Uni ne sera plus soumis au droit de l'Union européenne et ne sera plus membre du marché commun ;

- b) Les règles de l'OMC seront alors appliquées ;
- c) Le Royaume-Uni ne sera plus partie aux accords internationaux conclus par l'Union européenne et n'y sera plus soumis (par exemple les accords commerciaux ou aériens avec des pays tiers) ;
- d) Les contrôles aux frontières en matière de douane, de normes (techniques), etc., qui permettent la livraison en temps voulu des marchandises et le transport sans délai des passagers seraient sérieusement compromis ;
- e) La frontière entre l'Irlande et l'Irlande du Nord serait hermétique, ce qui aurait d'éventuelles conséquences pour l'Accord du vendredi saint ;
- f) Les orientations sur les relations futures prévoient des accords sectoriels pour les transports ; en l'absence d'accord et de période de mise en œuvre, les opérations de transport sont susceptibles de connaître des perturbations.

58. Le Groupe de travail a remercié le représentant de l'Autriche de son exposé et a invité les gouvernements à faire le point sur l'évolution du secteur des transports routiers à sa trente-deuxième session, en 2019.

#### **D. Tendances et difficultés concernant les transports ferroviaires**

*Document(s) :* Document informel n° 8.

59. La représentante de l'UIC, M<sup>me</sup> S. Markovic-Chenais, a présenté les tendances et les difficultés observées dans le secteur des transports ferroviaires. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur un rapport de synthèse de l'UIC contenant des données préliminaires recueillies chaque année pour tous les continents, notamment sur la longueur des lignes ferroviaires, le matériel roulant, les effectifs moyens, l'utilisation des réseaux exprimée en trains-kilomètres, le trafic ferroviaire en nombre de voyageurs, en voyageurs-kilomètres, en tonnes et en tonnes-kilomètres, et le trafic des trains à grande vitesse.

60. Le Groupe de travail a remercié la représentante de l'UIC de son exposé et l'a invitée à lui rendre compte de l'évolution du secteur ferroviaire à sa trente-deuxième session en 2019.

#### **E. Tendances et difficultés concernant les transports par voie navigable**

61. Le secrétariat a fourni des informations sur les tendances et les difficultés observées dans le secteur des voies de navigation intérieure.

62. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat de son exposé et l'a prié de lui rendre compte de l'évolution du secteur des transports par voie navigable à sa trente-deuxième session, en 2019.

#### **F. Analyse des statistiques de la CEE sur les transports**

63. Le secrétariat a fourni des informations sur l'analyse des statistiques relatives aux transports dans la région de la CEE.

64. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour les informations communiquées et lui a demandé de fournir de plus amples informations sur les statistiques relatives aux transports dans la région de la CEE à sa prochaine session.

### **XIII. Assistance technique aux pays en transition (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel n° 9.

65. Le secrétariat a donné au Groupe de travail des informations sur les activités d'assistance technique menées dans les pays en transition. Le Groupe de travail a noté que l'assistance dans le domaine des transports portait principalement, mais non exclusivement, sur le renforcement des capacités des pays d'Europe de l'Est et du Sud-Est, du Caucase du Sud et de l'Asie centrale, et en particulier des pays enclavés. En outre, une assistance liée aux activités de la Division des transports était fournie à d'autres États membres. Les activités d'assistance technique visaient à aider les pays à adopter et à mettre en œuvre les instruments juridiques, les normes et les règles de l'ONU, ainsi qu'à diffuser le savoir-faire et les meilleures pratiques dans le domaine des transports.

66. Trois ateliers de renforcement des capacités sur les objectifs de développement durable liés aux transports ont été organisés. Le premier s'est tenu à Podgorica en octobre 2017, le deuxième, à Astana en novembre 2017 et le troisième, à Ljubljana en novembre 2017. Le projet consacré au renforcement des capacités nationales de certains pays en développement et pays en transition en matière de gestion de la sécurité routière du Compte de l'ONU pour le développement a été achevé en mars 2018. Les pays bénéficiaires de ce projet, réalisé en coopération avec la CESAP et la CEPALC, étaient l'Albanie, la Géorgie, la République dominicaine et le Viet Nam.

67. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le conseiller régional sur l'état d'avancement des activités d'assistance technique aux pays en transition et a prié le secrétariat de lui présenter des informations sur la question à sa session suivante.

### **XIV. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 13 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/274.

68. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le CTI, à sa soixante-dix-huitième session, avait reconnu qu'il lui était nécessaire de s'adapter aux nouvelles réalités et aux nouvelles dynamiques de l'environnement stratégique dans lequel il menait ses activités. Le CTI avait décidé que le secrétariat établirait, en concertation avec le Bureau, les présidents des organes subsidiaires et les comités de gestion des conventions sur les transports relevant du mandat du CTI, un projet de document de stratégie énonçant les priorités et les grandes orientations. Le Comité a eu l'occasion d'examiner l'avant-projet de résumé exécutif du document de stratégie (ECE/TRANS/2017/R.1), comprenant les principales conclusions et recommandations lui permettant d'envisager des moyens de renforcer son rôle et son efficacité ainsi que le rôle et l'efficacité de ses organes subsidiaires face aux nouvelles difficultés et possibilités rencontrées à l'échelle mondiale.

69. Le Bureau du CTI, avec le concours du secrétariat, a poursuivi l'élaboration du projet de stratégie du CTI à l'horizon 2030 (avant-projet ECE/TRANS/2019/R.1). Conformément aux décisions du CTI (ECE/TRANS/274, par. 17), le Bureau a demandé : a) que la discussion sur cette stratégie soit ajoutée à l'ordre du jour des réunions des groupes de travail jusqu'à la fin de l'année et ; b) que le document présentant le projet de stratégie soit communiqué aux gouvernements afin de faciliter les consultations. Compte tenu de ce qui précède, le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/2019/R.1 au Groupe de travail pour examen et commentaires. Aucun commentaire n'a été reçu à ce sujet.

70. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur le document stratégique du CTI et l'a prié de lui fournir des informations actualisées sur les décisions du Comité à sa prochaine session.

---

**XV. Élection des membres du Bureau pour les sessions de 2019 et 2020 du Groupe de travail (point 14 de l'ordre du jour)**

71. Le Groupe de travail a élu M. P. De Wildt (Pays-Bas) Président et M. S. Andreev (Fédération de Russie) Vice-Président pour ses sessions de 2019 et 2020.

**XVI. Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour)**

72. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point.

**XVII. Dates de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour)**

73. La trente-deuxième session du Groupe de travail devrait se tenir à Genève du 2 au 4 septembre 2019.

**XVIII. Adoption des principales décisions (point 17 de l'ordre du jour)**

74. Le Groupe de travail a adopté la liste des principales décisions prises à sa trente et unième session et demandé au secrétariat et à la Présidente d'établir le rapport complet pour le distribuer aux membres du Groupe de travail, afin qu'ils formulent des observations sur les points ne figurant pas sur la liste des principales décisions.

## 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 mettre en place 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 ;
  - 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 réexpédition entre le régime de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer et celui de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) le long des couloirs, qui entraîne des coûts supplémentaires et des pertes de temps. Toute erreur de traduction d'une lettre de voiture est par exemple susceptible d'entraîner une attente de plusieurs semaines aux points de passage des frontières. Le fait qu'il n'existe pas de contrat de transport, de responsabilité et de lettre de voiture uniques pour l'ensemble du parcours des trains compromet la fiabilité des services et entame la confiance du marché en la matière.
3. Les participants ont souligné :
  - a) À quel point le dialogue entre les représentants des pouvoirs exécutifs, du monde des affaires, de la communauté scientifique et des organisations internationales était important pour atteindre les objectifs susmentionnés ;
  - b) À quel point il était important de prêter toute l'attention nécessaire au fonctionnement des couloirs de transport internationaux, à la réduction du temps de transit, et aux coûts, à la sécurité et à la fiabilité des transports.
4. Les participants ont en outre noté :
  - a) Que le trafic de marchandises en direction de l'Est était inférieur à ce qu'il était en direction de l'Ouest et que cette différence tendait à s'accroître. Toutefois, les statistiques concernaient surtout le transport entre l'Europe et la Chine et n'incluaient 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 répartissaient 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 était constitué de produits à haute valeur ajoutée. Pour ce qui était du commerce en ligne et des petits colis, des produits de consommation rapide et des vêtements, les produits exportés d'Europe vers la Chine étaient 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 exportés par la Chine vers l'Europe étaient 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 et des produits de haute technologie, notamment de l'électronique et des accessoires. Ces marchandises pouvaient apparemment être transportées par des bateaux de navigation intérieure ;

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

e) Que, depuis le 1<sup>er</sup> août 2018, il existait en Chine un nouveau code du Système harmonisé (SH) comportant 13 chiffres. Comme le transport international de marchandises dangereuses dans des conteneurs-citernes ne s'effectuait pas conformément aux Conventions internationales (SMGS et RID<sup>1</sup>), il n'était de fait pas réalisable. Pour transporter des marchandises non dangereuses dans des conteneurs-citernes en Chine, un certificat attestant qu'elles n'étaient pas dangereuses était requis, lequel n'était cependant valable que s'il avait été délivré par un laboratoire agréé par les Chemins de fer chinois ; les normes internationales des fiches de données de sécurité (MSDS) n'étaient donc pas applicables en pratique.

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, OSJD<sup>2</sup>, OTIF, IRU, etc.) ;

ii) Les chemins de fer et les entreprises de logistique intervenant 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 WP.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 des organes directeurs dont elles relèvent et des autres instances pertinentes ;

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

d) Adopter des mesures coordonnées visant à développer l'usage des trains-blocs et des convois de camions ;

e) Examiner les questions relatives à la facilitation du passage des frontières ;

f) Utiliser davantage les technologies numériques ;

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

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

i) Faire circuler des trains plus longs et plus lourds, et renforcer la coopération entre l'Europe et l'Asie ;

<sup>1</sup> Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

<sup>2</sup> Organisation pour la coopération des chemins de fer.

- ii) Prévoir des intervalles plus courts entre les trains-blocs : une augmentation du nombre de trains conduit à une meilleure utilisation de la capacité du réseau ;
- iii) Faire passer la longueur des trains de 600 à 1 500 m, ce qui réduirait considérablement le coût du transport ;
- iv) Renforcer les axes entre l'Europe et l'Asie, notamment au moyen des projets TEM et TER, ainsi que par d'autres initiatives nouvelles mentionnées par les participants, comme le projet Via Carpatia, lancé par le Gouvernement polonais, le couloir transmaghrébin, géré par le secrétariat du CETMO, le port en eau profonde d'Anaklia en Géorgie, etc.

7. Les participants à la Conférence ont également recensé les défis qui subsistent dans certains couloirs de transport :

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

- i) Dans ces couloirs, qui sont en service, 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) Les postes de contrôle et les procédures de franchissement des frontières doivent être modernisés ;
- v) Le parc de plateformes pour conteneurs doit augmenter jusqu'à atteindre 16 000 unités en 2024 ;
- vi) Des tarifs de passage à long terme pour les itinéraires de transit doivent être approuvés ;
- 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 3, 4 et 7 (Chine, pays d'Asie centrale, Turquie ou Roumanie ou Ukraine) :

- i) Certaines liaisons manquent toujours et les infrastructures doivent être entretenues ;
- ii) Le passage des frontières doit être facilité ;
- iii) Un manque de coopération entre les différentes entreprises ferroviaires a été relevé en ce qui concerne l'exploitation des trains-blocs (tarifs communs et horaires) ;
- iv) Des questions liées à la sécurité et à la sûreté ont été mises en évidence ;
- v) Pour ce qui est de la situation actuelle sur l'axe 3, le délégué de l'Ukraine a indiqué que le volume transporté entre l'Ukraine et l'Asie centrale avait pratiquement été divisé par trois en raison des restrictions imposées par la Fédération de Russie. En raison de cette situation, un autre trajet impliquant la traversée de la mer Noire et de la mer Caspienne était désormais utilisé pour les flux de marchandises traditionnellement transportés par voie terrestre, et l'axe 3 n'était donc plus opérationnel ;
- vi) Le délégué de la Fédération de Russie a indiqué que l'axe 3 était opérationnel, mais que le transport le long de ce couloir faisait l'objet de mesures de contrôle renforcées. Il a ajouté que la Conférence internationale était consacrée au développement des couloirs entre l'Europe et l'Asie et qu'il fallait éviter toute

---

tentative de politisation de cet effort 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) Des réunions du groupe de travail ont déjà lieu ;
  - iii) Certaines liaisons manquent ; il est nécessaire d'investir dans les infrastructures ;
  - iv) Le passage des frontières doit être davantage facilité ;
- d) Problèmes courants :
  - i) Des trains reviennent vides d'Europe en Chine ;
  - ii) Des différences ont été relevées en ce qui concerne :
    - a. L'écartement des voies ;
    - b. Les systèmes énergétiques ;
    - c. Les gabarits ;
    - d. Les systèmes 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 points : 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 visant à développer les initiatives de transport eurasiatiques.

---