



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/30
1^{er} octobre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGÉ D'EXAMINER
LES TENDANCES ET L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS
SUR SA QUATORZIÈME SESSION
(17-19 septembre 2001)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
Participation.....	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Activités des organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail	3 – 4
a) Commission économique pour l'Europe	3
b) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires	4
Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement	5 – 9
Réalisation des corridors et zones de transport paneuropéens	10 – 13

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>
Évaluation des projets d'infrastructure dans le domaine des transports intérieurs.....	14 – 28
a) Projet d'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) ...	14 – 15
b) Méthodes d'évaluation des projets dans la Communauté d'États indépendants (CEI)	16 – 21
c) Méthode progressive d'amélioration des infrastructures de transport.....	22 – 28
Liaisons de transport Europe-Asie	29 – 39
a) Vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons Europe-Asie	29 – 33
b) Organisations des trains de démonstration	34 – 39
Transports dans la région méditerranéenne	40 – 48
a) Centres d'étude des transports en Méditerranée et Centre de formation dans le domaine des transports	40 – 43
b) Séminaire sur la facilitation des transports dans la région méditerranéenne organisé par le CETMO.....	44
c) Développement des transports dans la région méditerranéenne.....	45 – 46
d) Liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar.....	47 – 48
Assistance aux pays en transition	49 – 50
Système européen cohérent d'infrastructures de transport international.....	51 – 55
a) Renforcement des infrastructures de transport international	51 – 52
b) Seuils relatifs à la qualité des services de transport.....	53 – 55
Établissement d'un système européen de bases de données sur les transports	56
Projet de programme de travail pour la période 2002-2006.....	57
Questions diverses	58
Adoption du rapport	59

* * *

Annexe: Projet de programme de travail pour la période 2002-2006

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a tenu sa quatorzième session du 17 au 19 septembre 2001. M. V. Arsenov (Fédération de Russie) et M. W. Zarnoch (Pologne) étaient respectivement Président et Vice-Président de la session, à laquelle ont participé les représentants des pays membres de la CEE suivants: Allemagne; Bélarus; Espagne; Fédération de Russie; Grèce; Hongrie; Kazakhstan; Lettonie; République tchèque; Pologne; Portugal; Suisse et Turquie. Le représentant de la République islamique d'Iran a participé à la session en vertu de l'article 11 du mandat de la Commission économique pour l'Europe. L'Union internationale des transports routiers (IRU) était représentée. La Commission des Communautés européennes était aussi représentée.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP.5/29) a été adopté.

ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL

a) Commission économique pour l'Europe

Document: E/2001/37-E/ECE/1387

3. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la cinquante-sixième session de la Commission économique pour l'Europe (Genève, 8-11 mai 2001) concernant la coopération intersectorielle dans la CEE, notamment en matière d'environnement, d'énergie et de transport, les décisions stratégiques, la Déclaration du Millénaire ainsi que les activités opérationnelles.

b) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires

Document: ECE/TRANS/136

4. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante-troisième session du Comité des transports intérieurs dans la mesure où ils concernaient le domaine de travail présentant de l'intérêt pour le Groupe de travail (ECE/TRANS/136, par. 16 et 22 à 31).

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Document: JMTE/2001/5

5. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Vienne (ECE/RCTE/CONF.2/FINAL) et du Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF.3/FINAL) ainsi que des décisions prises lors de la Réunion de haut niveau sur les transports, l'environnement et la santé (4 mai 2001) et de la quatrième Réunion commune des bureaux du Comité des transports intérieurs et du Comité des politiques de l'environnement (6 juin 2001) (JMTE/2001/5).

6. Prenant note du fait que les processus de Vienne et de Londres ont été regroupés afin que les aspects environnementaux de l'évolution du secteur des transports soient examinés en même temps que les aspects sanitaires, le Groupe de travail a noté qu'il fallait examiner de manière soutenue la relation entre les transports et la croissance économique tout en gardant présentes à l'esprit les incidences sur l'environnement. Le Groupe de travail est convenu qu'à ses prochaines sessions il devrait examiner les moyens de concilier croissance économique et développement des transports tout en protégeant l'environnement.

7. Le Groupe de travail a été informé que l'idée qui prévaut actuellement est qu'il convient d'étudier la possibilité de dissocier croissance économique et développement des transports de la même manière que la croissance du secteur de l'énergie avait été dissociée de la croissance économique dans les années 70, en utilisant les modes de transport d'une manière plus réfléchie, c'est-à-dire en privilégiant les modes de transport moins polluants et consommant moins d'énergie. Il a en outre été noté que le Livre blanc de la CE intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», qui vient d'être publié, devrait aussi être pris en considération lors de l'examen de la relation entre les transports et le développement économique.

8. Rappelant son précédent débat sur cette question (TRANS/WP.5/24, par. 52), le Groupe de travail a décidé d'examiner de manière plus approfondie à sa prochaine session la question de la relation entre le transport et le développement économique et a demandé aux États membres de communiquer au secrétariat leurs données d'expériences, des résumés des projets de recherche et d'autres renseignements pertinents sur les stratégies axées sur la relation entre les transports et le développement économique en vue de favoriser un développement durable des transports.

9. En outre, le Groupe de travail a également décidé de tenir compte du Livre blanc de la CE intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» lorsqu'il examinera la question du développement des transports.

RÉALISATION DES CORRIDORS ET ZONES DE TRANSPORT PANEUROPÉENS

Document: TRANS/WP.5/2001/1

10. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail que la Commission n'avait malheureusement pas été en mesure d'établir à l'avance le rapport sur les progrès accomplis dans la réalisation des couloirs et des zones de transport paneuropéens, devant paraître sous la cote TRANS/WP.5/2001/1. Il a ensuite donné des renseignements détaillés sur des faits nouveaux concernant les corridors de transport paneuropéens. Il a notamment indiqué que le système de corridors avait été entièrement défini et que le dernier mémorandum d'accord concernant le corridor n° 7 (corridor du Danube) avait été signé récemment. Il a aussi indiqué que les comités de pilotage de tous les corridors avaient été mis en place et que le seul mémorandum d'accord non encore signé était celui qui concernait le corridor n° 8. Il a précisé que les travaux avaient bien avancé en ce qui concerne plusieurs corridors mais que les progrès étaient relativement plus lents pour les corridors n° 3 et n° 5 et que les choses étaient pratiquement au point mort en ce qui concerne le corridor n° 8. S'agissant des faits nouveaux concernant les zones de transport paneuropéennes (PETRA), le représentant de la Commission européenne a noté qu'on avait enregistré une intense activité dans presque toutes les PETRA. Il a notamment attiré l'attention sur les activités menées dans les zones de la mer Noire et de la mer

de Barents ainsi que dans le cadre du Forum EURO-MED qui examine le développement des infrastructures autour du bassin méditerranéen.

11. Les représentants de la Fédération de Russie, de la Grèce, de la Lettonie, de la Pologne et de la République tchèque ont donné au Groupe de travail des renseignements détaillés sur les projets achevés, en cours ou prévus dans leurs pays respectifs, notamment en ce qui concerne les corridors de transport paneuropéens.

12. Le Groupe de travail a demandé à la Commission européenne de lui soumettre à sa prochaine session le rapport sur les progrès accomplis dans la réalisation des corridors et des zones de transport paneuropéens, qui est actuellement en préparation.

13. Le Groupe de travail a été informé de la proposition soumise par le secrétariat à la Commission européenne tendant à créer un secrétariat technique chargé d'observer les aspects techniques et législatifs de la mise en place des corridors et des zones de transport paneuropéens. Le Groupe de travail a estimé que des mesures concrètes devaient être prises par toutes les parties concernées afin de garantir le suivi continu des faits nouveaux concernant les corridors et les zones de transport paneuropéens. Le représentant de la Commission européenne a indiqué que la Commission ne serait malheureusement pas en mesure d'apporter son soutien financier à des opérations telles que la mise sur pied d'un secrétariat mais qu'elle collaborerait avec le secrétariat de la CEE dans cette tâche.

ÉVALUATION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

a) Projet d'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA)

Document: TRANS/WP.5/2001/2

14. Le Groupe de travail a été informé que la Commission européenne avait achevé la réalisation du projet TINA à la fin de 1999 et que tous les pays candidats à l'adhésion avaient intégré les conclusions du rapport final et les décisions pertinentes dans leur législation sur la planification des réseaux d'infrastructures de transport. Il a en outre été noté qu'une fois achevé le processus d'adhésion le concept de corridor pour les pays candidats à l'adhésion se serait plus valable et qu'il ne serait plus nécessaire de suivre les faits nouveaux intervenus le long des corridors dans ces pays. La prochaine conférence des transports et de l'énergie (DG TREN) examinera plus en détail les réseaux transeuropéens et étudiera éventuellement la question de l'introduction d'un nouveau niveau de réseaux d'«importance hautement prioritaire» qui pourrait ensuite être incorporé dans une législation modifiée sur les réseaux européens en 2004.

15. Le Groupe de travail a noté que le système des réseaux transeuropéens s'étendait au-delà des frontières des États membres de l'Union européenne et des pays candidats à l'adhésion. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen du développement futur des réseaux transeuropéens à sa prochaine session.

b) Méthodes d'évaluation des projets dans la Communauté d'États indépendants (CEI)

Document: TRANS/WP.5/2001/3

16. Le Groupe de travail a accueilli avec une grande satisfaction la version mise à jour du rapport et sa présentation par le délégué de la Fédération de Russie. Outre les renseignements contenus dans une version antérieure du rapport (qui avait été soumise à la treizième session du Groupe de travail sous la cote TRANS/WP.5/2000/6), la nouvelle version tient compte, comme l'avait demandé le Groupe de travail (TRANS/WP.5/28, par. 21 à 24), des nouvelles informations communiquées par la Commission européenne au sujet de l'évaluation stratégique de l'environnement, de l'analyse coût-avantages et des prévisions en matière de trafic.

17. S'agissant du Manuel de la Commission européenne sur l'évaluation stratégique de l'impact environnemental des plans relatifs à l'infrastructure des transports, il est indiqué dans le rapport que ce manuel pouvait dans une certaine mesure être utilisé dans la Fédération de Russie aussi bien du point de vue des principes et des méthodes qu'en ce qui concerne l'utilisation d'indicateurs généraux de l'impact des transports sur l'environnement.

18. Comparant la liste de questions contenues dans le questionnaire du TINA avec la pratique en vigueur dans la Fédération de Russie, qui est similaire à la pratique suivie par d'autres pays de la CEI, le rapport a évalué l'applicabilité des recommandations du TINA concernant l'analyse socioéconomique du rapport coût-avantages effectuée dans le cadre de l'évaluation des projets pour les pays de la CEI et a noté que le plan général de l'évaluation des projets ainsi que des principes et des modalités de la sélection préalable de ces derniers était également adapté aux pays de la CEI.

19. La différence entre les recommandations du TINA et la pratique dans les pays de la CEI réside essentiellement dans la façon de définir chaque élément de l'impact (avantages) d'un projet et dans les termes employés. Le rapport laissait entendre que dans l'analyse des coûts-avantages, il fallait aussi tenir compte «des effets accessoires» (avantages tirés de l'exécution du projet dans les secteurs qui utilisent les transports) et sur le plan social au sens large, ainsi que la réduction des coûts afférents au transport de voyageurs et de marchandises.

20. Le rapport faisait en outre état d'un certain nombre de recommandations relatives aux calculs et à la valeur quantitative de certains paramètres qu'il fallait examiner plus avant et affiner, tels que le facteur d'incertitude, la détermination des avantages tirés de la réduction du temps de transport des voyageurs et des marchandises, etc.

21. Le Groupe de travail a pris note des recommandations figurant dans le rapport et a prié le secrétariat d'étudier plus avant les méthodes d'évaluation des projets utilisées par d'autres institutions (CE, Banque mondiale, Banque européenne d'investissement, BERD, etc.). Il a aussi demandé au secrétariat d'étudier la possibilité de convoquer une réunion informelle à laquelle des institutions intéressées et plusieurs pays membres intéressés participeraient pour tenter d'élaborer une méthode harmonisée à l'échelle de l'Europe d'évaluation des projets d'investissement dans les infrastructures de transport.

c) Méthode progressive d'amélioration des infrastructures de transport

Document: TRANS/WP.5/2001/4

22. Le Groupe de travail a été informé des résultats de l'analyse à laquelle les bureaux centraux des projets TEM et TER avaient procédé en vue: i) de définir des normes intermédiaires acceptables dans la perspective d'une méthode progressive d'amélioration des infrastructures de transport et ii) de déterminer sur quels tronçons des réseaux ces normes pourraient être appliquées (TRANS/WP.5/28, par. 25 et 26).

23. Le bureau central du projet TEM a conclu que dans la plupart des cas analysés la seule méthode progressive possible consistait à ne construire qu'une seule chaussée (en prévoyant au moins les sauts-de-mouton pour les deux chaussées). Au cours des premières années d'exploitation de l'autoroute, si les volumes de trafic étaient relativement faibles, cette solution n'aurait pas un effet très notable et, en revanche, la construction de la seconde chaussée serait relativement facile et les perturbations connexes de la circulation seraient limitées.

24. Les principaux critères de choix des tronçons du réseau TEM pour lesquels une construction progressive pourrait être appliquée sont les volumes de trafic actuels ou futurs et les capacités routières en place. Selon d'autres critères, la construction d'une autoroute complète pourrait être jugée nécessaire lorsque le débit serait supérieur à 20 000 UVP (unités de voiture particulière) par jour. En outre, la phase initiale de construction devrait assurer le niveau de service qui avait été établi en fonction des prévisions de trafic pendant les 10 premières années d'exploitation de l'autoroute. Compte tenu de ces indicateurs et valeurs et dans l'hypothèse où les volumes du trafic routier augmenteraient en moyenne de 5 % par an, la construction progressive pourrait en principe être envisagée pour tous les tronçons (routiers) du corridor TEM sur lesquels le débit journalier moyen en 2000 s'était chiffré à moins de 12 000 UVP par jour.

25. Le Groupe de travail a aussi pris note du fait que le Comité directeur du projet TEM était convenu, à sa session de juin 2001, d'étudier la possibilité de tenir en 2002 un atelier sur une stratégie progressive d'amélioration des infrastructures de transport.

26. Le bureau central du projet TER a aussi présenté des informations sur l'évolution des paramètres intermédiaires convenus dans le cadre dudit projet, s'agissant en particulier des normes techniques (gabarit de chargement du véhicule, distance minimale entre les centres de voies, vitesse nominale minimale, masse autorisée par essieu, etc.) ainsi que des paramètres d'exploitation du réseau TER (pour le transport des voyageurs, le transport des marchandises et le transport à la fois des voyageurs et des marchandises).

27. À la suite de la présentation du document TRANS/WP.5/2001/4, le Groupe de travail a fait observer que les aspects techniques des normes intermédiaires étaient analysés en détail mais que les aspects relatifs aux coûts n'étaient pas examinés dans les deux rapports. Considérant qu'il conviendrait d'effectuer une évaluation économique appropriée de ces normes pour rendre ces rapports plus complets, le Groupe de travail a prié les bureaux centraux des projets TEM et TER de compléter leur analyse pour la prochaine session en tenant compte des aspects économiques de l'application de normes intermédiaires. Il a aussi suggéré que les deux bureaux centraux inscrivent à l'ordre du jour des ateliers qu'ils prévoyaient la question des aspects économiques de la méthode progressive tirant parti des expériences des divers pays.

28. En outre, le Groupe de travail a demandé aux bureaux centraux des projets TEM et TER de déterminer, en concertation avec les gouvernements de leurs pays membres respectifs, sur quels tronçons de leurs réseaux ces normes intermédiaires pourraient être appliquées.

LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

a) Vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons Europe-Asie

Document: TRANS/WP.5/2001/5

29. Un membre du secrétariat a tracé les éléments de la vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie; il a mentionné à cet égard les objectifs tant à court terme qu'à long terme et leur complémentarité, et évoqué certaines liaisons de transport terrestre reliant l'Europe et l'Asie eu égard aux axes qui les relient aux corridors de transport paneuropéens, ainsi que les principales tâches à accomplir pour développer les corridors suivant une démarche rationnelle et graduelle. Le document de stratégie propose des activités à réaliser en un premier temps, qui comportent l'identification des itinéraires ferroviaires et routiers compris dans chaque corridor, de même que des activités supplémentaires englobant des mesures d'organisation et d'appui destinées à faciliter la réalisation des objectifs.

30. En outre, le document de stratégie mentionne les besoins supplémentaires en matière d'information et de données, de même que les lacunes existantes (et la nécessité d'un appui politique et technique), et propose un mécanisme d'application en même temps que les éléments essentiels d'une stratégie de mobilisation des ressources et d'un programme de travail à court terme.

31. Le Groupe de travail a pris note de la vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie, telle qu'elle figure dans le document TRANS/WP.5/2001/5. Il a décidé de remplacer la liste des liaisons de transport terrestre Europe-Asie figurant dans la troisième partie du document par les quatre corridors visés dans la partie B de la Déclaration adoptée à la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (Saint-Petersbourg, 12 et 13 septembre 2000). Moyennant cet amendement, le Groupe de travail a adopté la Vision stratégique comme CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie, qui paraîtra sous la cote TRANS/WP.5/2001/14.

32. Le Groupe de travail a été informé que, conformément à la demande du Groupe (TRANS/WP.5/28, par. 30), le secrétariat avait adressé un questionnaire, accompagné du document de stratégie, aux pays concernés par la liaison de transport Europe-Asie sur l'itinéraire suivant:

Europe du Sud-Est (corridor de transport paneuropéen n° 4)-Turquie-République islamique d'Iran-Asie du Sud-Asie du Sud-Est/Chine méridionale

Pour l'heure, les travaux concernant cet itinéraire sont axés principalement sur le tronçon Istanbul-Ankara-Kapiköy-Razi-Téhéran-Sarakhs-Tedzhen-Tachkent-Almaty.

33. Le Groupe de travail a noté que les pays concernés par l'itinéraire considéré (Kazakhstan, Ouzbékistan, République islamique d'Iran, Turquie et Turkménistan) avaient été priés de

communiquer des renseignements au plus tard le 15 septembre 2001 en réponse au questionnaire établi sur les instructions du Groupe de travail. Le Groupe de travail a demandé aux pays qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire de le faire au plus vite afin que le secrétariat puisse rédiger un résumé des réponses reçues pour la session suivante du Groupe. Il a également demandé au secrétariat d'envisager la convocation d'une réunion informelle pour examiner la teneur des réponses, analyser les lacunes d'ordre réglementaire et infrastructurel des liaisons Europe-Asie et arrêter toutes nouvelles mesures techniques et organisationnelles concernant les activités de développement de ces liaisons.

b) Organisation des trains de démonstration

Document: TRANS/WP.5/2001/6

34. Le Groupe de travail a rappelé que, dans le cadre du programme de travail commun CEE/CESAP, des préparatifs avaient été entrepris concernant l'utilisation de trains blocs pour démontrer la capacité qu'ont les transports ferroviaires de concurrencer les transports maritimes.

35. À cet égard, le Groupe de travail a rappelé le rôle de la Fédération de Russie dans l'organisation des trains de démonstration sur les liaisons de transport Europe-Asie.

36. La représentante de la Fédération de Russie a informé le Groupe de travail de la part prise par son pays aux préparatifs en vue de l'organisation des trains de démonstration, lors de la prochaine réunion sur le développement des transports de conteneurs entre l'Asie et l'Europe par trains blocs [corridor septentrional du chemin de fer transasiatique (phase III)], qui se tiendra dans les locaux de la CESAP à Bangkok du 26 au 28 septembre 2001. Les participants à cette réunion préciseront les paramètres techniques et technologiques des conteneurs, les prescriptions concernant les points de franchissement des frontières, les solutions pratiques touchant le type de marchandises à transporter, les types de wagons à utiliser et d'autres particularités de l'organisation des trains de démonstration sur les itinéraires susmentionnés.

37. En outre, le Groupe de travail a pris note des activités effectuées par la Turquie en sa qualité de pays chef de file pour l'organisation des trains de démonstration sur l'itinéraire suivant:

Europe du Sud-Est (corridor de transport paneuropéen n° 4)–Turquie–République islamique d'Iran–Asie du Sud–Asie du Sud-Est/Chine méridionale (entre Istanbul et Almaty).

38. Le représentant de la Turquie a informé le Groupe de travail que, jusqu'alors, son pays s'était attelé, dans le cadre du Groupe de travail de l'OCE, à un grand nombre de questions, à savoir entre autres: les problèmes d'organisation et d'ordre technique, juridique et financier; la préparation d'un «horaire préliminaire des trains», l'identification des goulots d'étranglement et des problèmes qui peuvent se poser sur l'itinéraire retenu; les possibilités qui s'offrent de rendre intéressant le transport de marchandises par rail le long de l'itinéraire envisagé et les règles et prescriptions à édicter pour les transporteurs; l'établissement d'une politique commune et souple de la tarification des transports par rail; l'horaire pour le train de démonstration; les questions liées au transport par bac ainsi que la redevance pour les transports en transit sur l'itinéraire. Le Groupe de travail a noté que le premier train de démonstration transportant

des conteneurs entre la gare d'Almaty-1 (KZ) et celle de Haydarpasa (TCDD) partirait le 19 décembre 2001.

39. Le Groupe de travail a salué les efforts déployés et les préparatifs faits par la Turquie et la Fédération de Russie ainsi que les autres États concernés en vue d'organiser des trains de démonstration le long des itinéraires prévus. En outre, le Groupe de travail a prié les représentants de la Turquie et de la Fédération de Russie de l'informer, à sa prochaine session, des résultats des parcours de démonstration effectués par les trains blocs. Le Groupe de travail a souligné qu'il était très important de mettre en commun les données d'expérience y relatives, car il s'agissait de démontrer la capacité qu'ont les chemins de fer de concurrencer les autres modes de transport pour les liaisons entre l'Europe et l'Asie.

TRANSPORTS DANS LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE

- a) Centres d'étude des transports en Méditerranée et Centre de formation dans le domaine des transports

Documents: TRANS/WP.5/2001/7 et Add.1

40. Le directeur du Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) a rendu compte des activités menées par le Centre depuis la dernière session du Groupe de travail (TRANS/WP.5/2001/7). Il a mis en lumière la participation du Centre à diverses réunions internationales, la poursuite de la mise à jour et de l'amélioration de la base de données du CETMO, ainsi que le compte rendu des travaux du Séminaire sur la facilitation du transport international de marchandises entre les pays de la Méditerranée occidentale et le rapport sur les 15 années d'activité du CETMO, qui ont été distribués aux participants.

41. Le directeur du Centre d'étude des transports en Méditerranée orientale (CETMOR) a informé le Groupe de travail des principales activités menées par le Centre pendant l'année écoulée (TRANS/WP.5/2001/7/Add.1), en particulier sa participation active à plusieurs réunions internationales dont il est rendu compte dans le document susmentionné.

42. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction des activités menées par les deux centres et a fait observer qu'une coopération plus étroite entre les trois Commissions régionales de l'ONU (CEE, CESA0 et CEA), dans des domaines qui présentent un intérêt particulier pour les pays méditerranéens, pourrait contribuer encore plus au développement des transports dans tous les pays concernés. Il a en outre été noté qu'une telle coopération ne devrait pas faire double emploi avec les activités menées ailleurs, par exemple au sein du Forum EUROMED, mais devrait leur être complémentaire.

43. Le Groupe de travail a demandé aux directeurs du CETMO et du CETMOR de faire rapport sur les résultats de leurs travaux à la prochaine session.

- b) Séminaire sur la facilitation des transports dans la région méditerranéenne organisé par le CETMO

Documents: TRANS/WP.5/2001/8 et rapport du Séminaire par le CETMO

44. Le directeur du CETMO a informé en détail le Groupe de travail des conclusions du Séminaire. Les conclusions du Séminaire sur la facilitation du transport international de marchandises entre les pays de la Méditerranée occidentale (Barcelone, 3 et 4 mai 2001), organisé par le CETMO en coopération avec la Division des transports de la CEE-ONU, seront publiées sous la cote TRANS/WP.5/2001/8. Les travaux de ce séminaire ont porté sur des questions telles que les problèmes liés au niveau des coûts, la maintenance, la congestion, mais aussi des questions relatives à l'éducation et à la formation, ainsi qu'à l'harmonisation et à la simplification des procédures. Une copie du compte rendu du Séminaire a été distribuée aux participants.

c) Développement des transports dans la région méditerranéenne

45. Le Groupe de travail a pris note des récentes initiatives lancées dans la région par le secrétariat, en particulier de celles mises sur pied en collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ainsi que des activités de coopération prévues avec la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) et la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Il a en outre noté la possibilité pour la CEE et d'autres commissions régionales (CESAO, CEA et CESAP) d'obtenir des fonds destinés à des projets prioritaires dans le cadre du projet interrégional financé par le Plan-cadre des Nations Unies pour l'aide au développement (UNDAF).

46. Le représentant de la CE a rendu compte des faits nouveaux intervenus dans le cadre du Forum euroméditerranéen des transports en ce qui concerne la facilitation des transports et l'infrastructure des transports dans la région méditerranéenne.

d) Liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar

Document: E/2001/19

47. Le Groupe de travail a pris note du projet de liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar (E/2001/19). Le plan de travail défini dans la résolution du Conseil économique et social prévoit un certain nombre d'activités à mener à cet égard, à savoir: a) tenue de deux ateliers, sous les auspices communs des Commissions régionales (CEE et CEA) et de l'Association internationale des travaux en souterrain (AITES), sur des thèmes examinés par cette dernière; la fourniture de l'appui nécessaire aux Commissions régionales pour l'établissement en 2003 d'un rapport de suivi sur la conclusion de la phase «d'enquête», similaire à celui qui avait été établi en 1993.

48. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de lui rendre compte à sa prochaine session de l'avancement des travaux concernant le projet.

ASSISTANCE AUX PAYS EN TRANSITION

Document: TRANS/WP.5/2001/9

49. Le Groupe de travail a apprécié les informations détaillées sur les activités en cours dans le contexte de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI), du Programme spécial pour les économies des pays d'Asie centrale (SPECA), de la Coopération économique de

la mer Noire (CEMN) et des projets TEM et TER. En outre, le Conseiller régional a rendu compte de ses dernières missions dans les pays en transition et a aussi évoqué certains problèmes (essentiellement le manque de fonds et l'insuffisance des ressources humaines dans les organismes publics) qui empêchaient l'assistance d'être pleinement efficace. Conformément à la décision B (51) de la Commission, le Groupe de travail a invité à nouveau les gouvernements et les organisations et institutions internationales concernés à contribuer au Fonds d'affectation spéciale CEE-ONU pour l'assistance aux pays en transition, et à informer le secrétariat du type d'assistance qu'ils fourniraient.

50. Le représentant de la CE a indiqué qu'en raison de dispositions législatives, la CE ne pouvait pas contribuer directement à ce fonds d'affectation spéciale, mais pouvait par contre coopérer à des activités de recherche et autres dans le cadre d'arrangements institutionnels déjà établis et de nouveaux projets de coopération mettant en jeu des pays en transition.

SYSTÈME EUROPÉEN COHÉRENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTERNATIONAL

a) Renforcement des infrastructures de transport international

Document: TRANS/WP.5/2001/10

51. À la demande du Groupe de travail, le secrétariat a présenté une liste mise à jour des modifications récemment apportées aux réseaux de transport AGR, AGN, AGC et AGTC ainsi que des progrès accomplis dans le cadre des projets TEM et TER (TRANS/WP.5/28, par. 39 et 40). À partir des renseignements figurant dans le document TRANS/WP.5/2001/10, le Groupe de travail a fait observer qu'il convenait d'améliorer la cohérence et la complémentarité des réseaux modaux AGR, AGC, AGN et AGTC, en procédant à une évaluation méthodique des liaisons de transport européennes et en tenant compte de l'ensemble des infrastructures de transport existant entre le point d'origine et le point de destination du trafic. Une telle démarche favoriserait l'exhaustivité des réseaux et permettrait, parallèlement, d'avoir une vue d'ensemble ordonnée des autres axes de transport le long des corridors paneuropéens. À cet égard, le Groupe de travail a fait observer que les travaux futurs pourraient porter sur l'étude et la mise au point d'une méthodologie appropriée en vue d'une analyse intermodale des différents réseaux de transport international, compte tenu également du trafic sur les liaisons de transport Europe-Asie.

52. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de continuer à lui rendre compte à ce sujet à sa prochaine session.

b) Seuils relatifs à la qualité des services de transport

Document: TRANS/WP.5/2001/11

53. Comme suite à la demande du Groupe de travail, le secrétariat a présenté les renseignements sur les seuils relatifs à la qualité des services de transport, parus sous la cote TRANS/WP.5/2001/11. Dans ce document sont exposés un certain nombre de paramètres opérationnels qui, outre les paramètres concernant l'infrastructure, peuvent être pris en compte dans le cadre de l'examen des seuils relatifs à la qualité des services de transport.

54. Vu que des lignes directrices et des normes harmonisées à l'échelle internationale semblent faire défaut dans ce domaine, le Groupe de travail a décidé que des études plus poussées étaient nécessaires.

55. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de recueillir auprès des États membres et des organisations internationales des renseignements sur l'application de la notion de qualité des services de transport et les sources méthodologiques disponibles à cet égard.

ÉTABLISSEMENT D'UN SYSTÈME EUROPÉEN DE BASES DE DONNÉES SUR LES TRANSPORTS

Document: TRANS/WP.5/2001/12

56. Ayant pris note des progrès accomplis dans la mise en place des bases de données TEM, TER et AGR ainsi que des autres activités menées par la CEE en ce qui concerne la conception et la mise en œuvre d'un système européen de bases de données sur les transports, le Groupe de travail a salué les efforts déployés par la CEE-ONU, la CEMT et Eurostat en vue d'harmoniser leurs activités de collectes de données. Le Groupe de travail a décidé de ne pas examiner cette question à sa prochaine session mais de la renvoyer à 2003.

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE 2002-2006

Document: TRANS/WP.5/2001/13

57. Le Groupe de travail a examiné son programme de travail et adopté un nouveau projet figurant en annexe au présent rapport.

QUESTIONS DIVERSES

58. Le Groupe de travail a noté que sa quinzième session devrait en principe se tenir du 2 au 4 septembre 2002.

ADOPTION DU RAPPORT

59. En application d'une décision du Groupe de travail, le rapport sur sa session en cours a été établi par le Président et le Vice-Président, avec le concours du secrétariat, en vue de sa présentation au Comité des transports intérieurs. Le Groupe de travail a décidé que le rapport sur sa quinzième session devrait également être établi par le Président et le Vice-Président, avec le concours du secrétariat, en vue de sa présentation au Comité des transports intérieurs.

* * *

Annexe

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2002-2006¹

ACTIVITÉ 02.1: TENDANCES ET ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

Examen des tendances générales de l'évolution et de la politique des transports et analyse d'aspects particuliers de l'économie des transports

Priorité: 1

Exposé succinct: Examen des tendances générales de l'évolution des transports et analyse d'aspects particuliers de l'économie des transports, y compris le développement des transports dans la région méditerranéenne et échange d'informations sur ces questions.

Travail à faire: Le Comité et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) envisageront et entreprendront les activités ci-dessous:

1) ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Étude des aspects économiques des transports et examen annuel de l'évolution des transports compte tenu: i) du processus d'intégration en cours dans la région de la CEE; ii) des réformes en cours dans les pays en transition en suivant l'évolution actuelle du secteur des transports afin de recenser, de promouvoir et de propager les exemples positifs pour le développement des transports.

Résultats escomptés: Rapport annuel sur l'évolution des transports, en cas de besoin

Priorité: 2

- b) Examen périodique des faits nouveaux importants intervenus dans la politique des transports intérieurs des pays membres de la CEE, afin de rendre plus transparente l'évolution à moyen et à long terme des transports. Le Groupe de travail (WP.5) examinera toutes les décisions, d'ordre général ou particulier, récemment prises dans les pays membres, qui devraient avoir des incidences sur l'organisation des transports et prendra en considération les conclusions des réunions internationales axées sur les principales questions de l'évolution des transports.

Résultats escomptés: Rapports sur les faits nouveaux dans les transports intérieurs des pays membres (tous les cinq ans; prochain rapport: 2002)

Priorité: 1

- c) Examen des grandes lignes européennes de trafic en vue d'assurer la desserte des régions périphériques.

¹ Le texte du programme de travail reproduit ici est fondé sur le programme de travail approuvé par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-deuxième session (15-17 février 2000). Les parties à ajouter sont en gras et les parties à supprimer sont biffées.

Résultats escomptés: Rapport sur l'évolution des transports dans les zones de transport paneuropéennes (2002)

Priorité: 2

- d) Examen de l'extension des corridors de transport paneuropéens en dehors de l'UE et des pays associés.

Résultats escomptés: Rapport définissant et évaluant les projets importants dans les corridors de transport paneuropéens n^{os} 2, 3, 5 et 9 b) (2001); rapport sur les progrès dans la réalisation des corridors de transport paneuropéens (2002)

Priorité: 1

- e) Étude de la relation réciproque entre les accords en vigueur (AGR, AGC, AGTC et son Protocole, AGN) et les projets en cours (TEM, TER) de la CEE-ONU et la procédure de planification du réseau de transport paneuropéen, afin:
- D'indiquer les grands itinéraires internationaux dont il faut envisager la réfection et la modernisation, en définissant des priorités et un calendrier compte tenu des segments des réseaux affectés par des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes;
 - D'évaluer le coût de ce plan d'infrastructure et de faire des suggestions pour son financement.

Résultats escomptés: Rapport annuel sur un système européen cohérent d'infrastructures de transport international (2002)

Priorité: 1

- f) Développement des liaisons entre l'Europe et l'Asie et, notamment, l'élaboration d'un programme de travail commun CESAP/CEE sur le développement des liaisons de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie ainsi que l'analyse des conclusions des réunions internationales sur la question.

Résultats escomptés: Rapport sur les liaisons de transport Europe-Asie (2002)

Priorité: 1

- g) Mise en place d'un encadrement efficace pour l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport et, partant, prise en compte optimale de la nécessité de nouveaux investissements (eu égard au développement du concept de qualité des services).

Priorité: 2

Résultats escomptés: Rapport sur les seuils relatifs à la qualité des services de transport (2002).

- h) Amélioration des méthodes actuelles de planification des transports, y compris les aspects environnementaux **et la relation entre les transports et le développement économique en particulier dans les pays de la CEE.**
- Priorité: 2
- i) Collecte de données sur les investissements dans les infrastructures de transport et étude des incidences des progrès de la répartition modale sur ces infrastructures, en tenant particulièrement compte des coûts externes, afin de faire ressortir l'interaction entre infrastructure et développement modal.
- Priorité: 3

- j) Activités d'assistance aux pays en transition relatives à l'adaptation institutionnelle de l'administration d'État et des entreprises de transport à l'économie de marché, y compris sous la forme d'un soutien du Fonds d'affectation spéciale CEE-ONU pour l'assistance aux pays en transition (TFACT)².

Résultats escomptés: Rapport annuel sur l'assistance aux pays en transition (2002)

Priorité: 1

- k) Renforcement de la coopération avec les centres méditerranéens d'études et de formation en matière de transport, dont les résultats seront soumis au Comité, pour que tous les pays de la CEE puissent bénéficier des activités menées à bien notamment par l'organisation d'ateliers.

Résultats escomptés: Rapport annuel sur les activités des centres d'études et de formation (2002)

Priorité: 2

- l) Analyse de l'évolution des transports dans le bassin méditerranéen et la région de la mer Noire et promotion des accords internationaux en matière de transport en vue de permettre aux pays méditerranéens, en particulier, d'y adhérer.

Priorité: 3

- m) Information sur les études concernant l'établissement d'une liaison permanente entre l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar.

Résultats escomptés: Rapport biannuel sur l'état d'avancement de l'analyse de la liaison permanente Europe/Afrique par le détroit de Gibraltar (prochain rapport: 2003)

Priorité: 3

2) ACTIVITÉS À DURÉE LIMITÉE

- a) Comme suite à la Conférence sur les transports et l'environnement: conception et réalisation de programmes visant à créer des réseaux attrayants, en prenant en compte des éléments tels que l'intermodalité, l'interopérabilité et l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement³.

² Une liste détaillée de sujets est reproduite dans le document TRANS/1999/11.

³ En plus de l'élément ci-dessus, le Groupe de travail souhaite être associé aux activités relatives aux transports et à l'environnement, notamment en ce qui concerne la mise au point de méthodes communes pour la création de bases de données, la mise en œuvre de programmes scientifiques, l'assistance aux pays en transition, la formulation de directives sur l'environnement, les coûts externes et l'analyse des questions liées à la protection des zones sensibles (voir aussi les éléments I c), d), g), h); III e); IV c), f) du Programme commun d'action).