

RAPPORT ANNUEL

2004



CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS

RAPPORT ANNUEL

2004



CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



CENTRE CONJOINT OCDE/CEMT
DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

2004 EN PERSPECTIVE



Jack Short
Secrétaire général

Après l'année 2003 marquée par la célébration du 50^{ème} anniversaire de la Conférence, 2004 a constitué pour la CEMT une année de consolidation et de mise en œuvre ; consolidation pour les réformes déjà réalisées, mise en œuvre pour les décisions prises par les Ministres en 2003. Ces décisions ont d'ailleurs permis à la CEMT de continuer à jouer un rôle significatif aussi bien sur le plan géographique dans un paysage européen modifié que plus globalement en tant que forum permettant de développer une approche prospective pour les décisions politiques et de mener des réflexions tournées vers l'avenir.

Le contexte européen a été dominé en 2004 par l'adhésion de 10 nouveaux pays à l'Union Européenne à compter du 1^{er} mai. Bien que n'étant pas directement impliquée dans le processus d'adhésion, la CEMT a néanmoins joué un rôle certain pour l'accession de ces pays à l'Union en facilitant leur intégration dans les systèmes de transport européens grâce à ses Résolutions et Recommandations. Elle a également permis à ces pays de nouer des contacts très utiles grâce à leur participation à ses activités. Ces pays ont d'ailleurs formellement reconnu le rôle qu'a ainsi joué la CEMT en rendant plus aisé pour eux le processus d'intégration.

La décision ministérielle la plus significative mise en œuvre en 2004 a été la création effective avec l'OCDE d'un Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. 2004 a été la première année de plein exercice de ce Centre qui a été établi en fusionnant, sous le contrôle direct des Ministres des Transports, le précédent programme de recherche sur les transports routiers de l'OCDE et les activités de recherche économique de la CEMT. Le personnel appartenant initialement à ces deux entités a été intégré, de nouvelles structures permettant de faire rapport au niveau politique ont été créées tandis qu'un Comité Directeur renforcé a été mis en place. Un nouveau programme de travail a été adopté par les Ministres ainsi que des orientations stratégiques ; la mise en œuvre de ce programme est d'ores et déjà bien avancée. Les dispositions adoptées ont permis de répondre à la demande des Etats membres de créer des synergies et d'éviter les doubles emplois. Pour la première fois, ce rapport annuel comporte donc des informations détaillées sur les activités du Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Le renforcement continu de ce Centre est un objectif important pour les pays Membres et pour le Secrétariat. Un bon départ a été pris mais beaucoup reste à faire.

La Présidence de la CEMT a été assurée par la Slovénie d'une manière extrêmement efficace et, en même temps, empreinte d'une grande cordialité. La session ministérielle de Ljubljana au mois de mai a été présidée par le Ministre slovène Marko PAVLIHA qui a su mener les discussions avec, à la fois, perspicacité et tact. Plus de 35 Ministres ont participé à cette session qui a été essentiellement consacrée à quelques sujets clés pour la politique des transports

tels la sûreté et le terrorisme dans les transports, la planification des infrastructures et la tarification de leur usage, la levée des entraves aux frontières, l'accessibilité, le cyclisme et la sécurité routière. Le lecteur trouvera dans ce rapport des informations plus détaillées sur ces différentes questions.

Sur le plan des infrastructures, la Déclaration adoptée par les Ministres de la CEMT a permis de proposer une approche susceptible, dans le contexte d'une Europe élargie, de renforcer les processus antérieurs de planification des infrastructures au niveau international. Pour l'essentiel, les Ministres ont reconnu que les processus de planification au plan européen avaient été jusqu'ici plutôt de nature politique et qu'ils pouvaient être grandement améliorés en faisant appel à des données de caractère économique ou autre permettant d'apprécier de manière plus objective les besoins. En pratique, il n'est cependant pas certain qu'une telle approche soit effectivement retenue à l'avenir et le risque demeure que des listes de projets prioritaires soient établies sur la base d'un processus purement politique et non pas à partir d'une démarche comportant une réelle évaluation économique.

La sûreté est devenue désormais un sujet important pour la CEMT, et le rapport sur la sûreté des conteneurs qui a été présenté à la session ministérielle constitue sans aucun doute une étude remarquable sur un système doué d'ubiquité et immensément complexe. Le rapport souligne que le système des transports repose sur la confiance et sur des procédures qui ne prennent pas en compte le terrorisme. Il met également en exergue la vulnérabilité potentielle des systèmes à l'égard des actions menées sans scrupules. Les conclusions insistent sur la nécessité d'entreprendre des travaux beaucoup plus approfondis sur la gestion du risque de manière à focaliser les ressources disponibles sur les points les plus vulnérables. Une telle analyse, comme on peut le comprendre aisément, n'a jusqu'ici guère été entreprise du fait de la nécessité de répondre directement et rapidement aux horribles actions terroristes.

Pour la première fois les Ministres ont trouvé dans leur dossier un rapport sur l'utilisation du vélo. De ce document il ressort que même si la mise en œuvre et le suivi des politiques en faveur du cyclisme relèvent de la compétence des autorités locales, les Gouvernements peuvent grandement contribuer à leur réussite en établissant un cadre susceptible de favoriser le développement de ce mode de déplacement grâce à la définition d'une stratégie et d'une législation adéquates, à la réalisation d'investissements, à la diffusion d'informations et à d'autres mesures. De telles actions peuvent s'avérer extrêmement efficaces en termes de coûts.

Outre la session ministérielle, plusieurs événements spécifiques se sont déroulés en 2004 dans certains pays Membres. Il y a eu tout d'abord en Ukraine un important séminaire organisé conjointement avec la CEE-ONU sur les liaisons intermodales et les transports avec l'Asie. Ce sujet qui revêt une importance croissante, fera l'objet d'un examen spécifique lors de la session ministérielle de Moscou en 2005. Le Groupe sur l'accessibilité et l'inclusion a été invité à tenir l'une de ses réunions à Dublin et à participer à un séminaire qui a permis de mettre en lumière les progrès réalisés par l'Irlande en la matière. La Turquie a été l'hôte d'une réunion du Groupe

sur le transport routier qui a eu lieu en septembre tandis qu'à l'invitation des autorités italiennes, le Groupe sur les chemins de fer a organisé à Rome au mois de juillet un atelier sur la tarification d'usage des infrastructures ferroviaires. Enfin la Russie a accueilli la CEMT pour plusieurs manifestations, notamment un séminaire sur la mise en œuvre de politiques de transports urbains durables, et elle a également reçu l'équipe d'experts en charge de l'élaboration d'un rapport sur la réforme des chemins de fer russes. Nos plus vifs remerciements vont à tous ces pays qui ont ainsi fait preuve de beaucoup de générosité et ont su réserver un accueil particulièrement chaleureux à tous les participants à ces événements pour lesquels des informations plus détaillées sont disponibles dans ce rapport annuel.

L'examen de la situation spécifique de chacun des pays Membres constitue pour la CEMT une innovation importante depuis quelques années. Ce type d'exercice permet un examen plus détaillé des politiques mises en œuvre que les analyses traditionnelles reposant sur des comparaisons entre pays. Outre l'étude mentionnée sur les chemins de fer russes, on peut également signaler un examen de la sécurité routière en Lituanie qui a donné lieu à une publication en 2004. Il est à cet égard très réconfortant de constater que le nombre de décès occasionnés par les accidents de la route dans ce pays a reculé de manière extrêmement significative au cours du second semestre 2004. Si l'examen réalisé par les pairs sur la situation de la Lituanie a pu contribuer d'une manière ou d'une autre à une telle amélioration, alors il aura constitué une expérience extrêmement valable et satisfaisante.

L'année 2005 promet d'être particulièrement intéressante avec un examen approfondi du système du contingent multilatéral d'autorisations de transport routier international ainsi qu'avec la présentation d'un rapport sur l'orientation future de la CEMT. Pour la première fois, la présidence de la Conférence sera assurée par la Fédération de Russie et, avec les changements considérables en cours dans ce pays, il s'agira sans nul doute d'une période tout à fait remarquable et pleine de défis.

En conclusion, je voudrais au nom du Secrétariat, adresser encore tous mes remerciements aux Ministres et à leurs Suppléants pour leur implication continue dans les activités de la CEMT et pour leur soutien. Il convient également d'exprimer toute ma gratitude aux Présidents des Groupes de travail et aux nombreux délégués qui ont bien voulu consacrer une partie de leur temps toujours plus précieux aux travaux de la CEMT et apporter une contribution majeure à leur réussite.

TABLE DES MATIÈRES

Mission et structure de la CEMT _____	9
88^{ème} session du Conseil des Ministres, 26 et 27 mai 2004, Ljubljana _____	11
Le Conseil de Ljubljana en bref	13
Communiqué de presse après la session	16
Documents ministériels	25
Liste des Chefs de délégation	28
Principaux documents approuvés par les Ministres en 2004 _____	32
Déclaration sur la stratégie pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie	32
Tarification de l'usage des infrastructures	44
Déclaration sur la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports	49
Conclusions et Recommandations sur la sûreté du transport des conteneurs à travers les différents modes	58
Recommandations sur la levée des entraves au passage des frontières	68
Déclaration sur les politiques nationales en faveur du vélo pour des déplacements urbains durables	73
Conclusions et Recommandations sur la mise en oeuvre au niveau national des mesures visant à améliorer l'accessibilité	79
Programme de travail de la CEMT	83
Programme de travail du Centre Conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports	94
Autres événements majeurs en 2004 _____	107
Évolution des transports _____	113
Activités des groupes de travail de la CEMT en 2004 _____	115
Accès et inclusion	116
Lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports	117
Aspects fiscaux et financiers du transport	117
Intégration des nouveaux pays Membres	118
Transport intermodal et logistique	119
Chemin de fer	119
Sécurité routière	120
Transport routier	120
Statistiques	121
Transports urbains durables	122
Transport et environnement	123

Activités du CCRT en 2004	124
L'évaluation économique des chaussées à longue durée de vie, Phase II	125
La gestion de la vitesse	126
Jeunes conducteurs : Risques et mesures de prévention efficaces	126
La congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines	127
Les investissements dans les infrastructures de transport :	
Financement des besoins futurs en infrastructure	127
Tables Rondes	129
Bases de données	132
Publications de la CEMT en 2004	133
Publications OCDE/RTR en 2004	137
Organigramme de la CEMT	140
Organigramme du CCRT	141
Répertoire du personnel	142

QU'EST-CE QUE LA CEMT ?

Un Forum International

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique pour les Ministres chargés des transports, et plus précisément des transports terrestres. Elle leur offre notamment la possibilité de tenir un débat ouvert sur les problèmes d'actualité et de définir des orientations communes en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des systèmes de transport européen d'importance internationale.

Au 31 décembre 2004 la CEMT comptait 43 pays Membres, 7 pays Associés et un pays Observateur.

SA MISSION

Le rôle de la CEMT consiste essentiellement à :

- Faciliter la mise en place, à l'échelle du continent européen, d'un système intégré de transport qui soit économiquement et techniquement efficace, et réponde aux normes les plus rigoureuses de sécurité et de protection de l'environnement, en faisant à la dimension sociale la place qui lui revient.
- Aider à assurer la liaison, au niveau politique, entre l'Union européenne et le reste du continent européen dans le secteur des transports.
- Offrir aux pays concernés un cadre de discussion politique, d'analyse et de réflexion résolument tourné vers l'avenir pour aborder les questions de fond concernant les transports.

SA STRUCTURE

Principal organe de la Conférence, le Conseil est composé des Ministres des transports. Son Président, nommé chaque année parmi les membres du Conseil, est secondé par deux Vice-Présidents, qui forment avec lui le Bureau et sont nommés pour un an à compter du 1^{er} juillet. Le Conseil des Ministres tient sa session annuelle dans le pays qui assume la présidence de la Conférence. Les principales décisions officielles des Ministres sont contenues dans les Résolutions et Recommandations adoptées par le Conseil. Ces Résolutions et Recommandations, qui portent sur un large éventail de sujets, sont accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres, prépare des propositions destinées à être examinées par le Conseil. Le Comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Le Secrétariat, dirigé par le Secrétaire général, M. Jack Short, seconde les organes officiels. Un organigramme reproduit à la fin du présent rapport présente la structure de ce Secrétariat avec une indication de la répartition des tâches en son sein.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, la CEMT et l'OCDE ont créé un Centre Conjoint de Recherche sur les Transports qui a repris les activités de l'ancien programme de recherche sur les transports routiers de l'OCDE et celles du Centre de Recherches Economiques de la CEMT. Le Secrétaire Général de la CEMT est le Directeur de ce centre.

www.cemt.org

CONFÉRENCE
EUROPÉENNE
DES MINISTRES
DES TRANSPORTS



cemt ecmt
Ljubljana 2004

Sous la présidence de M. Marko PAVLIHA,
Ministre des Transports de la Slovénie,
le Conseil des Ministres de la CEMT a tenu sa 88^{ème} session
les 26 et 27 mai 2004 à Ljubljana.
Cette session a été solennellement ouverte
par M. Anton ROP, Premier Ministre du pays hôte.



L J U B L J A N A 2 0 0 4

LE CONSEIL DE LJUBLJANA EN BREF

Sous la présidence de M. Marko PAVLIHA, Ministre des Transports de la Slovénie, Président en exercice de la Conférence, le Conseil des Ministres de la CEMT a tenu sa 88^{ème} session les 26 et 27 mai 2004 à Ljubljana. Cette session a été solennellement ouverte par M. Anton ROP, Premier Ministre du pays hôte.



Photo: M. M. Bostner

Ministres à la 88^{ème} Session Ministérielle

Les débats du Conseil ont abouti aux résultats suivants :

Planification des infrastructures de transport

Le Conseil a adopté une Déclaration visant à définir une **stratégie pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie** et notamment pour la révision des corridors paneuropéens de transport.

Il a pris acte d'un rapport sur l'**évolution récente des investissements en infrastructures de transport** ainsi que d'une note politique sur l'**amélioration des systèmes nationaux de planification** qui contient diverses recommandations relatives à la réforme de ces systèmes.

Tarification de l'usage des infrastructures

Les Ministres ont adopté des Recommandations sur la **tarification d'usage des infrastructures** et pris note d'un rapport sur ce sujet. Les Recommandations adoptées portent notamment sur les principes à respecter lors de l'introduction de redevances d'usage des infrastructures.

Sûreté des transports

Le Conseil a adopté une Déclaration sur **la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports** qui souligne notamment la nécessité de promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sûreté dans le secteur des transports.

Il a également approuvé toute une série de Recommandations relatives à **la sûreté de l'acheminement des conteneurs tout au long de la chaîne de transport** et pris note d'un rapport sur ce sujet. Les Recommandations ainsi adoptées concernent les mesures visant à sécuriser les conteneurs, les actions à entreprendre par les autorités de transport ainsi que par les responsables des transports terrestres et maritimes.

Levée des entraves au passage des frontières

Après avoir pris note d'un rapport sur les entraves au passage des frontières, document qui met en exergue les principaux problèmes rencontrés actuellement tant au niveau des procédures de contrôle que des infrastructures ou du personnel, le Conseil des Ministres a adopté des Recommandations sur **la levée des entraves au passage des frontières** qui préconisent toute une série de mesures pour faciliter le franchissement de ces frontières.

Promotion de l'usage du vélo

Le Conseil des Ministres a pris connaissance d'un rapport sur les politiques nationales en matière de cyclisme pour le transport urbain durable et adopté une Déclaration relative aux **politiques nationales en faveur du vélo**. Cette Déclaration met en évidence la nécessité de définir un cadre d'action national pour la promotion de l'usage du vélo et recommande tout un ensemble de mesures à cette fin.

Amélioration de l'accessibilité des transports

Le Conseil des Ministres a adopté diverses Recommandations pour **une meilleure mise en œuvre des politiques nationales d'amélioration de l'accès aux transports**. Ces recommandations ont été établies à partir des conclusions d'un rapport sur la mise en œuvre au niveau national des mesures visant à améliorer l'accessibilité des transports qui a été porté à la connaissance des Ministres. Ce document met en évidence les meilleures pratiques qui se dégagent des initiatives prises par les différents pays, recense et évalue les obstacles à la mise en œuvre des mesures destinées à améliorer l'accessibilité des transports et propose des moyens pour surmonter ces obstacles.

Sécurité routière : objectif 50 % de tués en moins

Les Ministres ont marqué leur accord avec la **procédure proposée pour assurer le suivi de cet objectif**. Cette procédure repose sur l'établissement d'une liste de 17 actions types à entreprendre et le lancement d'une enquête annuelle pour examiner dans quelle mesure ces actions ont été engagées.

Contingent multilatéral

Le Conseil des Ministres a été saisi d'un rapport faisant le point sur la **réforme en cours du système du contingent d'autorisations multilatérales CEMT** pour le transport routier international.

Programme de travail et orientations futures de la CEMT

Le Conseil des Ministres a adopté le **programme de travail de la CEMT** pour la période 2004-2006.

Les Ministres des Transports des pays Membres et des pays Associés ont adopté le premier **programme de travail du Centre Conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports** qui a été créé le 1^{er} janvier 2004.

Sur la base d'un rapport d'étape relatif aux **orientations futures de la CEMT et à l'éventuelle intégration des transports maritimes**, le Conseil des Ministres a donné son accord pour la poursuite des discussions en cours en vue d'une décision lors de la prochaine session.

Nouveau bureau

Conformément aux dispositions qui régissent la Conférence, le Conseil des Ministres a procédé à l'élection de son nouveau Bureau qui entrera en fonction le 1^{er} juillet 2004 pour une période de douze mois. Le Ministre des Transports de la **Fédération de Russie** a été nommé Président de la Conférence pour cette période. Le Ministre des Transports de l'**Irlande** a été désigné comme premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre des Transports de la **Bulgarie**.

Prochaine session

La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à Moscou (Fédération de Russie) les 24 et 25 mai 2005.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE APRÈS LA SESSION



La 88^{ème} session du Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)¹ a eu lieu à Ljubljana les 26 et 27 mai 2004.

La session était présidée par M. Marko PAVLIHA, Ministre des Transports de la Slovénie, Président en exercice de la Conférence, et a été ouverte par M. Anton ROP, Premier Ministre du pays hôte. Plus d'une trentaine de Ministres et de Secrétaires d'Etat de divers pays européens ainsi que de pays Associés ou Observateurs appartenant à d'autres continents, ont pris part à cette réunion.

Conformément à l'ordre du jour prévu pour cette session, le Conseil a tout d'abord procédé à l'examen de quatre sujets principaux qui ont été au centre des discussions des Ministres.

Planification des infrastructures de transport

En raison de l'élargissement de l'Union européenne et de la mondialisation croissante des échanges tant à l'intérieur du continent européen qu'entre l'Europe et les autres régions du monde, notamment l'Asie, il est devenu nécessaire de repenser le cadre et les instruments utilisés jusqu'ici pour le développement des infrastructures de transport au niveau international.

Les Conférences internationales de Crète en 1994 et d'Helsinki en 1997 avaient permis de définir à l'extérieur de l'Union européenne des Corridors paneuropéens de transport en tant qu'axes majeurs pour les relations de transport au Centre et à l'Est du continent européen. Compte tenu du nouveau contexte économique et politique, une révision de ces corridors s'impose à la lumière de l'expérience acquise depuis près de dix ans. C'est pourquoi le Conseil des Ministres a adopté une **Déclaration visant à définir une stratégie pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie**.

Cette stratégie vise à mettre en place un cadre politique adapté, fonder les corridors sur des évaluations économiques approfondies, renforcer les structures de gestion de ces corridors et les capacités d'expertise, identifier les projets prioritaires à l'aide de critères clairement identifiés et dégager des financements adéquats.

1. La CEMT, fondée le 17 octobre 1953, réunit les Ministres des Transports de 43 pays européens : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, ERY Macédoine, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine ainsi que de 7 pays associés : Australie, Canada, Corée, Etats-Unis, Japon, Mexique et Nouvelle-Zélande. Le Maroc est également représenté avec un statut d'observateur.

A l'occasion de l'examen de ce point de l'ordre du jour, le Conseil des Ministres a également été saisi de deux autres documents qui ont fourni des éléments intéressants pour la discussion :

- le premier qui porte sur l'**amélioration des systèmes nationaux de planification**, contient différentes recommandations relatives à la réforme de ces systèmes et aux objectifs à poursuivre à cet égard. Les mesures proposées concernent les aspects institutionnels, les méthodes de planification et d'évaluation ainsi que le financement des infrastructures ;
- le second fait le point sur l'**évolution récente des investissements en infrastructures de transport** ainsi que des dépenses d'entretien de ces infrastructures. Les tendances constatées au cours de la dernière décennie font ressortir un déclin des investissements en infrastructures de transport dans les pays d'Europe occidentale ainsi qu'une diminution de la part relative des investissements routiers. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les investissements en infrastructures de transport auraient au contraire augmenté avec un léger accroissement de la part relative des investissements consacrés aux routes mais à un rythme très inférieur à celui de l'évolution des trafics routiers. Du fait de leur divergence, les évolutions globales des trafics et des investissements routiers au cours des années 90 révèlent donc, en tout état de cause, une augmentation considérable du degré d'utilisation des infrastructures.

Tarification de l'usage des infrastructures

Le recours à des redevances liées à l'utilisation pour financer les dépenses relatives aux infrastructures de transport occupe une place importante dans les débats actuels sur les politiques de transport à un moment où les ressources publiques disponibles sont très limitées. En même temps les redevances d'usage permettant de gérer la demande de transport et d'internaliser les coûts des accidents, de la pollution et du bruit suscitent un intérêt grandissant.

De nombreuses initiatives ont récemment été prises dans ce domaine avec l'instauration de la redevance suisse sur les poids lourds, du péage de congestion de Londres ainsi que des péages sur les nouvelles autoroutes de Birmingham et San Diego. Plusieurs pays prévoient d'introduire prochainement des redevances d'usage tandis qu'au niveau international, l'Union Européenne s'apprête à réformer le système de l'Eurovignette.



*Salle de conférence,
Hôtel Grand Union, Ljubljana*

Toutes les expériences ainsi développées permettent de tirer un certain nombre d'enseignements précieux qui ont servi de fondement aux **Recommandations sur la tarification d'usage des infrastructures** qui ont été approuvées par le Conseil des Ministres.

Partant du constat que la mise en œuvre des systèmes de péage routier électronique a permis dans plusieurs pays d'atteindre les objectifs visés, ces recommandations insistent sur la nécessité de respecter un certain nombre de principes pour l'introduction de redevances d'usage des infrastructures : non discrimination, efficacité, interopérabilité, cohérence, équité, principe pollueur-payeur. Elles soulignent que les redevances devraient être fondées principalement sur les coûts d'utilisation des infrastructures. Selon elles, il serait également opportun que les réglementations internationales laissent une certaine flexibilité aux autorités nationales et locales en matière de modulation tarifaire et qu'elles prévoient un examen périodique des méthodologies utilisées.

Sûreté des transports

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 ont révélé sur le plan de la sûreté les faiblesses du système des transports qui constitue depuis longtemps un des domaines d'action privilégiés des terroristes pour détruire des infrastructures, des véhicules et des vies humaines. Les attentats du printemps 2004 dans les transports publics à Moscou et à Madrid ont souligné davantage encore l'ampleur de cette vulnérabilité.

A l'occasion de la session de Ljubljana, le problème de la sûreté des transports et du terrorisme a été à nouveau discuté par les Ministres des transports qui avaient déjà eu l'occasion d'aborder cette question lors du Conseil de Bucarest en 2002. A l'issue des débats, le Conseil a :

- Adopté une **Déclaration sur la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports**. Ce document met à jour la précédente déclaration adoptée à Bucarest à la lumière des évolutions survenues depuis deux ans et de l'émergence de plusieurs questions fondamentales concernant l'équilibre à trouver entre les avantages découlant du renforcement des mesures de sûreté et le coût de ces mesures, éléments qui ressortent d'un rapport spécifique également présenté aux Ministres. Il souligne la nécessité de promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sûreté dans le secteur des transports, d'afficher clairement les rôles et responsabilités de tous les niveaux de pouvoir en matière de sûreté des transports, d'affiner les méthodes d'évaluation des coûts et avantages du renforcement des mesures de sûreté ainsi que de partager les expériences et les bonnes pratiques dans ce domaine.
- Approuvé toute une série de **Recommandations relatives à la sûreté de l'acheminement des conteneurs tout au long de la chaîne de transport**. L'approche retenue jusqu'ici pour résoudre les problèmes de sûreté a été essentiellement de nature modale, chaque type de transport étant traité de manière séparée. Or il est de plus en plus reconnu que des faiblesses spécifiques peuvent exister aux points de liaison entre modes tout au long de la chaîne de

transport. C'est pourquoi la CEMT et l'OCDE ont préparé un rapport conjoint sur la sûreté du transport des conteneurs à travers les acheminements terrestres et maritimes. Cette étude dont les Ministres ont eu la primeur à Ljubljana, a servi de support aux recommandations qui ont été approuvées par le Conseil. Ces recommandations concernent tout d'abord les mesures visant à sécuriser les conteneurs : radioscopie ou autres systèmes de vérification du contenu des conteneurs, systèmes destinés à assurer l'intégrité physique des conteneurs, dispositifs de sécurisation de l'environnement du conteneur, systèmes de localisation et de suivi des conteneurs, systèmes de transmission et de traitement des informations. Elles portent également sur les actions que devraient entreprendre les autorités de transport : établissement de règles comportant des critères de sûreté pour la manutention des conteneurs, adoption de critères de sûreté pour l'immatriculation des véhicules ainsi que l'agrément des opérateurs et des personnels, transmission aux services douaniers d'informations sur les opérateurs. Des recommandations spécifiques à l'adresse des autorités en charge d'une part des transports terrestres, d'autre part des transports maritimes, figurent également dans le document transmis pour approbation aux Ministres ; elles ont trait notamment à la création d'un groupe de travail intergouvernemental sur la sûreté du transport conteneurisé et à l'application de la convention SOLAS et du code ISPS qui régissent les mesures de sûreté applicables aux navires hauturiers et aux ports.

Levée des entraves au passage des frontières

Selon le Forum Economique Mondial de Davos, les coûts liés aux passages des frontières représenteraient entre 5 et 10 % du prix final des marchandises. Conscient de l'importance du problème, le Conseil des Ministres de la CEMT a d'ores et déjà adopté un certain nombre de Résolutions afin de faciliter la traversée des frontières et a demandé à être régulièrement saisi de ce sujet.

C'est pour répondre à ce mandat qu'un nouveau rapport faisant le point sur l'état de cette question a été porté à l'attention des Ministres lors de la session de Ljubljana. L'organisation d'un débat sur un tel thème était d'autant plus opportune que trois événements majeurs ont actuellement d'importantes répercussions sur les conditions de franchissement des frontières :

- l'élargissement de l'Union européenne et les conditions d'application et d'extension de l'accord de Schengen ;
- la création récente de nouveaux Etats et donc de nouvelles frontières ;
- la globalisation des échanges et leur extension à l'ensemble du continent européen.

Le rapport ainsi préparé pour les Ministres montre que malgré les efforts des Etats pour mettre en œuvre les Résolutions antérieures de la CEMT, les résultats obtenus à ce jour sont encore très insuffisants ainsi qu'en attestent les temps nécessaires pour franchir certaines frontières avec, dans les cas extrêmes, des délais pouvant atteindre jusqu'à 48 heures pour le transport routier et 60 heures pour les chemins de fer. L'analyse des entraves actuelles révèle que les principaux problèmes se situent au niveau :

- des procédures de contrôle qui constituent le principal obstacle à la fluidité des trafics ;
- des infrastructures avec un sous-équipement de certains postes frontières et une insuffisance des systèmes transfrontaliers de communication et de transmission de données ;
- du personnel faiblement productif dont le comportement éthique est à l'origine d'importants phénomènes de corruption et de contrebande.

Le rapport figurant dans le dossier des Ministres était accompagné de toute une série de **Recommandations sur la levée des entraves au passage des frontières** qui ont été approuvées par le Conseil. Ces recommandations concernent aussi bien l'application de mesures déjà préconisées par le passé telles que la généralisation des contrôles par sondage sur la base des techniques d'analyse des risques, la nomination d'un agent gestionnaire unique à chaque poste frontalier, la délivrance de visas à multiples entrées, etc... que la mise en œuvre de nouvelles dispositions concernant l'accès au marché des transports routiers, la possibilité pour les opérateurs ferroviaires d'effectuer des transports internationaux de bout en bout sous leur seule responsabilité commerciale, la généralisation de l'application du régime de remise en confiance des wagons, le recours à des procédures ou des aménagements spécifiques pour les véhicules en transit ou circulant à vide, le développement de systèmes transfrontaliers d'information, l'harmonisation des restrictions de circulation imposées aux poids lourds, le rapprochement des régimes juridiques CIM et SMGS applicables aux transports internationaux ferroviaires, la lutte contre l'immigration clandestine, la corruption et les pratiques illégales, etc...

Photo: M. M. Bostner



*Dr. Markos Pavliha,
Ministre des transports de la Slovénie
avec M. Jack Short,
Secrétaire général de la CEMT*

Outre les quatre points précédents qui ont constitué les principaux sujets de discussion de la session du Conseil de Ljubljana, les Ministres ont également examiné les questions suivantes :

Promotion de l'usage du vélo

Sur la base d'un rapport qui brosse un panorama général des politiques mises en œuvre par 21 pays pour promouvoir l'usage du vélo, le Conseil des Ministres a adopté une **Déclaration relative aux politiques nationales en faveur du vélo pour des déplacements durables**.

Après avoir souligné que les politiques en faveur de l'usage de la bicyclette font partie intégrante de la politique des transports urbains, au même titre que celles qui favorisent les transports publics, la maîtrise de l'usage de la voiture et la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports, cette Déclaration met en évidence la nécessité de définir un cadre d'action national pour la promotion de l'usage du vélo, afin :

- de bien articuler autour d'objectifs communs les différentes mesures spécifiques grâce à une meilleure coordination entre les divers ministères et organismes nationaux ainsi qu'entre autorités nationales, régionales et locales, en partenariat avec l'industrie, les associations de cyclistes et les autres acteurs concernés ;
- de témoigner de la volonté et de l'engagement politiques à l'échelon national, renforçant ainsi la priorité accordée aux politiques en faveur de la bicyclette ;
- de sensibiliser la population aux avantages du vélo en tant que mode de déplacement durable afin qu'elle ne le considère plus comme un mode de déplacement marginal.

Outre l'établissement d'un cadre national d'action intégré en faveur du vélo, la Déclaration recommande également tout un ensemble d'actions au niveau national afin de promouvoir l'usage du vélo et faciliter la mise en œuvre des mesures appropriées dans les zones urbaines. Il s'agit par exemple du recours à des instruments financiers pour stimuler les initiatives des autorités régionales et locales en faveur de la bicyclette, de l'amélioration de la sécurité des cyclistes en encourageant la réduction de la vitesse et du volume du trafic automobile, de la diffusion auprès des autorités locales des connaissances relatives aux politiques visant à promouvoir l'usage du vélo, de l'amélioration de la collecte des données sur les déplacements à bicyclette et le comportement des cyclistes, etc...

Amélioration de l'accessibilité des transports

Lors de la session du Conseil à Lisbonne en 2001, les Ministres avaient approuvé diverses recommandations en vue d'améliorer l'accessibilité à l'ensemble du système de transport. Ils avaient demandé à cette occasion qu'il leur soit rendu compte des progrès accomplis dans l'application de ces recommandations et que soient élaborées des orientations pour la mise en œuvre au niveau national des mesures visant à faciliter l'accès aux transports.

Afin de répondre à ce double mandat, un rapport a été rédigé et porté à la connaissance des Ministres lors de la session de Ljubljana. Ce document met en évidence les meilleures pratiques qui se dégagent des initiatives prises par les différents pays, recense et évalue les obstacles à la mise en œuvre des mesures destinées à améliorer l'accessibilité des transports et propose des moyens pour surmonter ces obstacles.

Le rapport soumis ainsi à l'appréciation des Ministres se conclut par une liste de **Recommandations pour une meilleure mise en œuvre des politiques nationales d'amélioration de l'accès aux transports** qui ont été formellement approuvées par le Conseil. Les mesures ainsi préconisées à l'égard des administrations nationales responsables visent notamment à :

- créer au niveau national un mécanisme efficace pour que les personnes handicapées soient consultées et impliquées lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques de transport qui les concernent ;

- mettre en place à l'échelon national des structures permettant à tous les acteurs – administrations, prestataires de services de transport et industrie – de collaborer, avec les mêmes priorités, pour mettre en œuvre les politiques nationales visant à une meilleure accessibilité ;
- élaborer des réglementations et des lignes directrices suffisamment précises pour donner aux constructeurs, aux opérateurs et aux autorités locales les informations dont ils ont besoin pour concevoir et mettre en œuvre des services accessibles, tout en laissant place à des solutions novatrices ;
- faire appel à des moyens efficaces (e.g. incitations et sanctions financières) pour assurer le respect de la réglementation ;
- rendre totalement accessible l'environnement immédiat des transports ;
- assurer un suivi des services de transport dont l'accessibilité a été améliorée et procéder à l'évaluation des résultats obtenus ;
- lancer une réflexion sur les niveaux appropriés (européen, national et/ou régional) où il convient de légiférer pour s'assurer que la prise en compte des besoins de transport des personnes handicapées et les réponses à y apporter, fassent partie intégrante des politiques de transport.

Sécurité routière : objectif 50 % de tués en moins sur les routes européennes

Près de 100 000 personnes sont tuées et plus de deux millions blessées chaque année en Europe dans des accidents de la route qui constituent la principale cause de décès des hommes jeunes. Face à ce problème de santé publique majeur aux conséquences économiques et sociales particulièrement graves, les Ministres des transports de la CEMT lors du Conseil tenu à Bucarest en 2002 se sont engagés à réduire de 50 % entre 2000 et 2012 le nombre de tués dans les accidents de la route.

Pour être atteint, un tel but nécessite la définition d'une stratégie adaptée dans chaque Etat membre et la mise en place d'une procédure pour suivre les progrès dans la réalisation de l'objectif ainsi défini.

Lors de la session de Ljubljana, les Ministres ont marqué leur accord avec la **procédure proposée pour assurer le suivi de l'objectif**, qu'ils ont eux-mêmes décidé, de réduction de moitié des décès occasionnés par les accidents de la route. Cette procédure repose sur l'établissement d'une liste d'actions types à entreprendre et le lancement d'une enquête annuelle auprès de chaque pays membre pour examiner dans quelle mesure les actions préconisées ont été mises en œuvre.

Les actions types qui feront ainsi l'objet d'un contrôle régulier peuvent être regroupées autour de trois grands thèmes :

- l'amélioration de la prise de conscience et de l'implication du public avec l'introduction d'objectifs quantitatifs, la répartition explicite des rôles et responsabilités aux niveaux institutionnel et organisationnel, l'information des décideurs et l'éducation du public, etc. ;
- la collecte de données statistiques fiables et d'informations pertinentes dans le domaine de la recherche ;
- la mise en place d'un financement adéquat et d'un système de gestion adapté et efficace.

Contingent multilatéral

Le Conseil des Ministres lors de sa session de Bruxelles en avril 2003 a eu une discussion approfondie sur une réforme du système du contingent d'autorisations multilatérales CEMT pour le transport routier international. A cette occasion il est convenu :

- de restreindre à compter du 1er janvier 2004 la durée d'utilisation des autorisations en obligeant leurs détenteurs à retourner dans leur pays d'origine au bout d'une période de six semaines maximum ;
- de lancer une réflexion sur une redistribution des autorisations, les pays membres de l'Union Européenne en raison de l'élargissement de celle-ci pouvant envisager de réduire leur contingent d'autorisations, ce qui permettrait de réallouer les autorisations ainsi libérées aux autres pays ;
- d'initier une restructuration globale du contingent tenant compte notamment de l'impact de l'élargissement de l'Union européenne, de l'introduction des véhicules EURO4, de l'évolution de la situation économique et de l'activité des transports des différents pays, des transformations du cadre réglementaire, etc.

A Ljubljana, le Conseil des Ministres a pris note d'un **rapport** qui fait le point sur l'avancement de ces différents sujets. Les décisions relatives à la restructuration globale du contingent seront en principe arrêtées lors du Conseil des Ministres de Moscou en mai 2005.

Programme de travail et orientations futures de la CEMT

L'examen de ce point de l'ordre du jour a donné lieu à :

- L'approbation par le Conseil des Ministres du **programme de travail de la CEMT** pour la période 2004-2006. Les Ministres ont confirmé les orientations générales qu'ils avaient définies pour ce programme lors de la précédente session du Conseil et qui sont centrées autour de deux idées forces : l'intégration et la durabilité. Ils ont également fixé les priorités qui découlent de ces orientations, marqué leur accord avec les principes proposés pour les méthodes de travail à mettre en œuvre (élargissement du champ d'activité des groupes de travail de la CEMT et instauration d'une meilleure coopération entre eux, renforcement de la coordination avec les autres instances intergouvernementales, approfondissement des activités liées au suivi de l'application des Résolutions, développement des études par les

pairs, mise en place d'une procédure systématique d'évaluation des travaux) et déterminé les tâches qui en résultent pour les différentes instances de travail de la CEMT.

- L'adoption par les Ministres des transports des pays Membres et des pays Associés du **programme de travail du Centre Conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports**. Il s'agit du premier programme de travail de ce centre qui a été créé le 1er janvier 2004. Ce programme porte sur la période 2004-2006. Les Ministres ont notamment approuvé les orientations stratégiques de ce programme dont les principaux domaines de recherche concernent les infrastructures, l'exploitation des transports, la sécurité et la sûreté des transports, les coûts environnementaux et le développement durable, la mondialisation, les échanges et les effets spatiaux des transports. Le programme ainsi adopté comporte également une liste détaillée des projets et activités qui seront développés au cours des trois prochaines années.
- La présentation d'un rapport d'étape sur **les orientations futures de la CEMT et l'éventuelle intégration des transports maritimes**. Lors de la session de Bruxelles en 2003, le Conseil des Ministres a adopté une Déclaration sur l'avenir de la CEMT qui fixe le cadre de son orientation future et prévoit notamment l'élargissement du champ de ses activités. A cette occasion les Ministres ont également demandé que de nouvelles discussions soient entamées avec les pays Associés ainsi qu'avec l'OCDE afin de déterminer s'il ne serait pas ultérieurement opportun d'envisager des formes d'intégration plus poussées des activités de transport. Le rapport d'étape préparé pour la session de Ljubljana fait le point sur les activités entreprises pour répondre à cette demande. Il en ressort que la question centrale en ce domaine est l'éventuelle intégration des activités liées aux transports maritimes de l'OCDE avec celles concernant les transports terrestres menées tant par la CEMT que par le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Différentes possibilités d'intégration sont recensées dans le rapport remis aux Ministres, les coûts et avantages de chaque option faisant l'objet d'une première tentative d'évaluation. Sur la base des conclusions de ce rapport d'étape, les Ministres ont approuvé la poursuite des discussions ainsi entamées tout comme l'approche retenue jusqu'ici pour donner suite au mandat donné. Ces discussions devraient permettre d'élaborer des propositions concrètes à soumettre au Conseil des Ministres de la CEMT lors de la session de Moscou en 2005.

*Conformément aux dispositions qui régissent la Conférence, le Conseil des Ministres a procédé à l'élection de son nouveau Bureau qui entrera en fonction le 1er juillet 2004 pour une période de douze mois. Le Ministre des Transports de la **Fédération de Russie** a été nommé Président de la Conférence pour cette période. Le Ministre des Transports de l'**Irlande** a été désigné comme premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre des Transports de la **Bulgarie**.*

La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à Moscou (Fédération de Russie) les 24 et 25 mai 2005.

DOCUMENTS MINISTÉRIELS

Les documents indiqués en vert sont disponibles sur Internet
à l'adresse suivante :

www.cemt.org/online/council/indexfr.htm



DISCUSSIONS PRINCIPALES

Planification des infrastructures de transport dans une Europe élargie

Stratégie pour le développement des infrastructures de transport
dans une Europe élargie : Note Politique et Déclaration CEMT/CM(2004)1

Amélioration des systèmes nationaux de planification :

Note politique CEMT/CM(2004)2

Evolution récente des investissements en infrastructures de transport :

Note politique CEMT/CM(2004)3

Tarifification de l'usage des infrastructures

Note politique et Recommandations CEMT/CM(2004)4

Sûreté des transports

La sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports:

Note et Déclaration CEMT/CM(2004)5

Sûreté du transport des conteneurs à travers les différents modes :

Conclusions et Recommandations CEMT/CM(2004)6

Levée des entraves au passage des frontières

Note politique et Recommandations CEMT/CM(2004)7

POINTS POUR APPROBATION

Programme de travail

Programme de travail de la CEMT 2004-2006 CEMT/CM(2004)8

Programme de travail du Centre Conjoint OCDE/CEMT

de Recherche sur les Transports 2004-2006 CEMT/CM(2004)9

Orientations futures de la CEMT : Intégration du transport maritime

Rapport d'étape CEMT/CM(2004)10

Politiques nationales en matière de cyclisme pour le transport urbain durable

Note politique et Déclaration CEMT/CM(2004)11

Sécurité routière : Satisfaire l'objectif -50% de tués en 2012

Procédure pour la mise en oeuvre CEMT/CM(2004)12

Améliorer l'accessibilité des transports

Mise en oeuvre au niveau national des mesures visant à améliorer l'accessibilité :

Conclusions et Recommandations CEMT/CM(2004)13

Contingent multilatéral : Retour des autorisations

Information et Décision CEMT/CM(2004)14

POINTS POUR INFORMATION

Activités de l'Union Européenne CEMT/CM(2004)15

Activités de la CEE-ONU CEMT/CM(2004)16

Rapport annuel de la CEMT 2003 Publication

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Plannification des infrastructures de transport dans une Europe élargie

Rapport du Séminaire sur le développement des infrastructures

de transport dans une Europe élargie CEMT/CM(2004)17

Rapport sur l'évolution récente des investissements

en infrastructure de transport CEMT/CM(2004)18

Tarifcation de l'usage des infrastructures

Rapport sur les redevances d'utilisation des infrastructures CEMT/CM(2004)19

Conclusions de la Conférence sur la Gestion de la demande de transport

au moyen des redevances d'utilisation des infrastructures

(Londres, 23 janvier 2004) CEMT/CM(2004)20

Sûreté des transports

Note sur la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports :

Questions clés et actions CEMT/CM(2004)21

Rapport sur la sûreté des transports des conteneurs

à travers les différents modes CEMT/CM(2004)22

Levée des entraves au passage des frontières

Rapport sur la levée des entraves aux frontières CEMT/CM(2004)23

Programme de travail

Programme de travail de la CEMT :

Activités des différentes instances de travail CEMT/CM(2004)24

Programme de travail du Centre Conjoint OCDE/CEMT

de Recherche sur les Transports : Projets et activités CEMT/CM(2004)25

Politiques nationales en matière de cyclisme pour le transport urbain durable

Rapport sur les politiques nationales en matière de cyclisme

pour le transport urbain durable CEMT/CM(2004)26

Améliorer l'accessibilité des transports

Rapport sur la mise en oeuvre au niveau national des mesures visant

à améliorer l'accessibilité des transports CEMT/CM(2004)27

LISTE DES CHEFS DE DÉLÉGATION À LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE DE 2004

PAYS MEMBRES

ALBANIE

M. Spartak POÇI, Minister of Transport

ALLEMAGNE

Mme Angelira MERTENS, Parliamentary State Secretary, Federal Ministry of Transport, Building and Housing

ARMENIE

M. Andranik MANUKYAN, Minister of Transport and Communications

AUTRICHE

M. Markus RADL, Adviser International Affairs, Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology

AZERBAÏDJAN

M. Musa Sadi PANAKHOV, Deputy Minister, Ministry of Transport

BELARUS

M. Mikhail BOROVOI, Ministre des Transports et des Communications

BELGIQUE

M. Pierre FORTON, Directeur Général, Service Public Fédéral Mobilité et Transports

BOSNIE-HERZÉGOVINE

M. Branko DOKIC, Minister of Communications and Transport

BULGARIE

M. Nikolay VASSILEV, Minister of Transport and Communications

CROATIE

Mme Romana PALCIC, Head of Department for European Integration, Transport Policy and International Co-operation, Ministry of Sea, Tourism, Transport and Development

DANEMARK

M. Flemming HANSEN, Minister of Transport

ERY MACEDOINE

M. Agron BUXHAKU, Minister of Transport and Communication

ESPAGNE

M. Juan Miguel SANCHEZ GARCIA, Director General of Road Transport, Ministry of Public Works and Transport (FOMENTO)

ESTONIE

M. Andres TINT, Deputy State Secretary, Ministry of Economic Affairs and Communications

FINLANDE

Mme Leena LUHTANEN, Minister of Transport and Communications

FRANCE

M. Philippe MALER, Directeur Adjoint des Transports Terrestres, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

GEORGIE

Mme Lili BEGIASHVILI, Deputy Minister, Ministry of Infrastructure and Development

GRÈCE

M. Michalis LIAPIS, Minister of Transport and Communications

HONGRIE

M. Istvan CSILLAG, Minister of Economy and Transport

IRLANDE

M. Seamus BRENNAN, Minister, Department of Transport

ISLANDE

M. Sturla BÖDVARSSON, Minister of Communications

ITALIE

M. Fabio CROCCOLO, Director of International Affairs, Ministry of Infrastructure and Transport

LETTONIE

M. Ainars SLESER, Deputy Prime Minister, Acting Minister of Transport and Communications, Ministry of Transport and Communications

LIECHTENSTEIN

Mme Rita KIEBER-BECK, Minister of Transport and Telecommunication

LITUANIE

Mme Liudmila LOMAKINA, Undersecretary of the Ministry, Ministry of Transport and Communications

LUXEMBOURG

M. Guy STAUS, Attaché de Gouvernement 1er en rang, Ministère des Transports

MALTE

M. Vincent CASSAR, Permanent Secretary, Ministry for Urban Development and Roads

MOLDAVIE

M. Ion MATEI, Deputy Minister, Ministry of Transport and Communications

NORVÈGE

Mme Torild SKOGSHOLM, Minister of Transport and Communications

PAYS-BAS

Mme Karla M.H. PEIJS, Minister of Transport, Public Works and Water Management

POLOGNE

M. Krzysztof OPAWSKI, Minister of Infrastructure

PORTUGAL

M. Antonio CARMONA RODRIGUEZ, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Logement

ROUMANIE

Mme Dana CONSTANTINESCU, Director General, Department for EU and International Co-operation, Ministry of Transport, Construction and Tourism

ROYAUME-UNI

M. David JAMIESON MP, Parliamentary Under Secretary, Department for Transport

FÉDÉRATION DE RUSSIE

M. Igor LEVITIN, Minister of Transport and Communications

SERBIE ET MONTENEGRO

M. Velimir ILIC, Minister of Capital Investments (Government of Republic of Serbia)

M. Andrija LOMPAR, Minister of Maritime Affairs and Transport
(Government of Republic of Montenegro)

SLOVAQUIE

M. Pavol PROKOPOVIC, Minister of Transport, Posts and Telecommunications

SLOVÉNIE

M. Marko PAVLIHA, Minister of Transport

SUÈDE

M. Per BJÖRKLUND, Adviser, Ministry of Industry, Employment and Communications

SUISSE

M. Moritz LEUENBERGER, Federal Counsellor, Federal Department for Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC)

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

M. Frantisek ROCHOVANSKY, Deputy Minister, Ministry of Transport

TURQUIE

M. Binali YILDIRIM, Minister of Transport

UKRAINE

M. Semen KROL, Deputy State Secretary, Ministry of Transport

PAYS ASSOCIÉS

CANADA

M. Louis RANGER, Deputy Minister, Transport Canada

ETATS-UNIS

M. Norman Y. MINETA, Secretary of Transportation, U.S. Department of Transportation

JAPON

M. Hayao HORA, Deputy Minister, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT)

MEXIQUE

M. Pedro CERISOLA Y WEBER, Secretary of Communications and Transport, Secretariat of Communications and Transport

PAYS OBSERVATEURS

MAROC

M. Azzedine CHRAIBI, Secrétaire Permanent du Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation, Ministère de l'Équipement et du Transport

DOCUMENTS PRINCIPAUX APPROUVÉS PAR LES MINISTRES EN 2004

STRATÉGIE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS UNE EUROPE ÉLARGIE

[CM(2004)1/FINAL]

NOTE POLITIQUE

CONTEXTE

En raison de l'élargissement de l'Union Européenne et de la mondialisation croissante des échanges tant à l'intérieur du continent européen qu'entre l'Europe et les autres régions du monde, il est devenu nécessaire de repenser le cadre et les instruments utilisés jusqu'ici pour le développement des infrastructures de transport au niveau international.

Afin de répondre à ce nouveau contexte, au sein de l'Union Européenne un exercice est en cours qui vise à actualiser le Réseau Transeuropéen de Transport en procédant à une révision des orientations communautaires pour le développement de ce réseau et en définissant un certain nombre de projets prioritaires au sein de ce réseau sur la base des propositions du Groupe à haut niveau présidé par M. Van Miert.

Au niveau paneuropéen, les Conférences de Crète en 1994 et d'Helsinki en 1997 ont permis de définir à l'extérieur de l'Union Européenne des corridors paneuropéens de transport pour le développement des liaisons internationales ainsi que des zones paneuropéennes de transport (PETRA) pour les relations au sein de certaines régions spécifiques situées aux limites du continent européen.

Dans ses considérations finales, la Déclaration d'Helsinki avait chargé l'Union Européenne, la CEMT, la CEE-ONU ainsi que les parties prenantes aux initiatives multilatérales et régionales, de coopérer pour évaluer les progrès dans la réalisation des objectifs régionaux et sectoriels et formuler des propositions en vue d'une mise en œuvre plus efficace de ceux-ci sur la base de l'expérience acquise. Parmi les moyens permettant d'atteindre ces objectifs, la Déclaration faisait expressément référence au développement des infrastructures et notamment des corridors.

Près de sept années après la Déclaration d'Helsinki, les pratiques observées au niveau des corridors et l'état d'avancement de leur réalisation permettent de tirer des enseignements précis sur la pertinence de ce concept et de proposer de nouvelles orientations pour le développement,

en dehors de l'Union Européenne, des infrastructures de transport dans le contexte d'une Europe élargie. La définition par les Ministres d'une stratégie précise au plan international pour un tel développement s'avère d'autant plus indispensable que l'élargissement de l'Union Européenne impose une révision approfondie des corridors puisque une grande partie de ceux-ci se trouve désormais à l'intérieur de cette Union, et qu'il faut également tenir compte du développement des échanges avec l'Asie et les pays méditerranéens afin de répondre aux besoins d'un trafic en forte croissance. L'approbation par le Conseil des Ministres de la CEMT d'une telle stratégie vise également à réaffirmer l'engagement ferme de la part des décideurs politiques d'assurer la mise en œuvre effective des corridors et à encourager les pays membres à se concerter et collaborer à cette fin. Toutefois on ne saurait oublier que les corridors constituent une partie intégrante de réseaux nationaux dont la définition reste de la compétence de chacun des Etats. L'allocation de ressources doit servir à la fois des objectifs nationaux et internationaux, et la répartition correcte des fonds alloués aux différents projets doit être fondée sur des décisions de nature économique, technique, sociale et politique émanant des Etats qui sont responsables de la planification et de l'usage des ressources nationales.

Afin de préciser les contours de la stratégie à mettre en œuvre au niveau international pour le développement des infrastructures de transport, la CEMT, la Commission Européenne, la CEE-ONU et la BEI ont organisé conjointement les 27 et 28 novembre 2003 un séminaire sur le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie. Les conclusions de ce séminaire qui fait l'objet d'un rapport spécifique [document CEMT/CM(2004)17], ont servi de fondements à la Déclaration qui a été approuvée par les Ministres à Ljubljana et qui est reproduite à la fin de ce document.

PRINCIPES DE BASE D'UNE STRATÉGIE INTERNATIONALE

La stratégie à mettre en œuvre au niveau international en dehors de l'Union Européenne pour le développement des infrastructures de transport sur les grandes liaisons d'intérêt paneuropéen doit reposer sur :

Un cadre politique adapté

Le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie exige la mise en place d'un cadre politique stable permettant de tirer le meilleur parti des actifs existants et des investissements qui doivent être réalisés. A cette fin la politique des transports appelée à servir de fondement à toutes les actions en matière d'infrastructures, doit notamment viser à :

- Assurer un développement durable des transports tant sur le plan économique, social qu'environnemental.
- Poursuivre la libéralisation des transports au niveau international pour améliorer l'efficacité des échanges, condition inéluctable du progrès économique et social.

- Promouvoir l'harmonisation, l'interopérabilité et l'intermodalité, notamment le long des corridors, afin de réduire les coûts du transport et d'accroître l'efficacité des différents modes ; un tel objectif politique concerne aussi bien les aspects techniques du transport que les dispositions d'ordre administratif ou juridique régissant ce secteur d'activité. Un effort tout particulier s'impose à cet égard dans deux domaines : le franchissement des frontières et la gestion du trafic.
- Mettre en place, entre autres, des mesures incitatives pour permettre une meilleure utilisation des alternatives au transport routier dès que cela est justifié.
- Encourager la réforme des chemins de fer afin de rendre ce mode réellement compétitif et accroître la rentabilité des investissements par un usage plus intensif des infrastructures ferroviaires.
- Fonder les investissements en infrastructures de transport sur des évaluations économiques approfondies faisant appel à des analyses coûts-avantages en ayant soin de bien prendre en compte les effets sur le développement économique et social induits par les transports et en s'assurant, grâce à une analyse appropriée de leurs impacts sur l'environnement, que les investissements en infrastructures conduisent réellement à un développement durable du système de transport.
- Prêter une attention toute particulière au respect des principes définis par la Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport adoptée par le Conseil des Ministres de la CEMT les 19 et 20 mai 1999, l'accessibilité aux personnes handicapées étant une condition préalable au financement public des projets d'infrastructure.
- Veiller à une bonne coordination garantissant la cohérence entre les choix d'investissement en infrastructures de transport et les conditions d'exploitation de ces infrastructures, en portant notamment une attention plus grande à la maintenance et à la réhabilitation des infrastructures existantes.
- Encourager le développement de bases de données statistiques homogènes et pertinentes afin de permettre un suivi et une évaluation corrects au niveau international des projets d'investissement.

Une nécessaire révision des concepts de Corridor Paneuropéen de Transport et de Zone Paneuropéenne de Transport

Le concept de corridor utilisé jusqu'ici pour focaliser efficacement l'action internationale conjointe en faveur des infrastructures de transport, est incontestablement pertinent mais il pourrait être amélioré de manière significative pour être adapté à la situation actuelle. Un processus de révision des corridors existants devrait être rapidement initié afin de vérifier le bien-fondé de leur définition, de les modifier/prolonger éventuellement et de compléter l'ensemble

par d'autres axes majeurs dont la nécessité s'impose du fait de l'élargissement de l'Union Européenne et de la mondialisation des échanges. La démarche à suivre devrait reposer sur les principes suivants :

■ **Le concept de corridor mérite d'être conservé**

C'est un moyen de développer la coopération internationale entre Etats voisins dans les transports afin d'éviter, grâce à une coordination des projets de chacun des pays, un gaspillage des ressources. Les Etats doivent travailler ensemble pour dégager des solutions communes afin d'offrir des normes de service homogènes et continues pour les transports internationaux dans la région.

C'est une approche qui permet de donner leur juste importance aux projets présentant un intérêt international face aux projets d'intérêt national ou régional.

C'est un instrument qui a un incontestable effet d'impulsion sur les projets et qui permet de focaliser les efforts en fournissant un cadre d'ensemble pour les projets. Il contribue à structurer les schémas nationaux de transport et est un garant de cohérence et de continuité des priorités internationales.

C'est un instrument qui facilite l'établissement de priorités alors même que les moyens financiers disponibles sont limités, et qui rend donc plus aisés les processus de décision.

C'est une approche qui n'accorde pas, a priori, une primauté aux nouveaux investissements mais qui donne toute leur place aux mesures visant à moderniser et à mieux utiliser les infrastructures existantes.

C'est une approche qui privilégie les transports à longue distance et est ainsi susceptible de donner aux chemins de fer et aux transports maritimes les moyens de tirer parti de leur compétitivité sur de telles distances.

■ **Le concept de corridor doit être révisé**

L'instrument révisé de planification à mettre en place pour faciliter l'intégration de l'Union Européenne avec les régions voisines doit être développé en procédant à un réexamen des corridors déjà approuvés. Si nécessaire, il peut s'avérer opportun de renforcer certains de ces corridors, d'en supprimer d'autres ou d'en créer de nouveaux afin de s'adapter à la nouvelle situation existante. A cette fin les corridors doivent à l'avenir :

- Etre concentrés principalement sur les liaisons entre l'Union Européenne élargie et les pays voisins. Il est essentiel de mettre en place de bonnes connexions entre l'Union Européenne et ses voisins en veillant notamment à la complémentarité entre le Réseau transeuropéen et les corridors, et d'assurer une cohésion spatiale en facilitant les déplacements le long des corridors et l'accès à ceux-ci.

- Tenir compte des liaisons vers l'Est et le Moyen-Orient ainsi qu'avec le bassin méditerranéen. Il convient tout particulièrement de prendre en considération le développement prévisible des échanges avec l'Asie et notamment la Chine. A cet égard, les discussions qui ont eu lieu lors de la Conférence sur les Transports Euro-Asie en septembre 2003 à Saint-Petersburg devraient notamment être prises en considération et les résultats de cette Conférence intégrés dans les futurs travaux sur les corridors.
- Satisfaire aux exigences de continuité des "autoroutes de la mer" par la création de nouveaux corridors intermodaux, notamment vers le bassin méditerranéen et la Mer noire.

■ **Les corridors doivent être définis à partir des besoins réels et sur la base de critères bien définis**

Les corridors ressortent d'une logique géostratégique, mais leur définition, en particulier par rapport aux paramètres de qualité (et donc les investissements nécessaires) ne doit pas être fondé sur des choix de nature purement politique, mais répondre à une logique économique et correspondre à la demande, c'est-à-dire aux besoins des usagers.

Ils doivent être fondés sur les flux réels (évalués à partir de statistiques précises) ainsi que sur des prévisions solidement établies. Une analyse approfondie des perspectives de développement du commerce international s'impose à cet égard.

Il faut établir toute une batterie de critères qui serviront à définir les corridors et leurs caractéristiques, et essayer d'harmoniser les procédures d'évaluation. Les critères proposés par le Groupe Van Miert pour la révision des orientations communautaires pour le développement du Réseau Transeuropéen de Transport fournissent une bonne base pour l'analyse.

■ **Les corridors doivent être appréhendés dans une perspective multimodale**

L'objectif à poursuivre est l'amélioration de la qualité des transports et cela quel que soit le mode ou la combinaison de modes la plus apte à répondre aux objectifs d'efficacité et de durabilité tout en évitant d'inutiles doublons.

Dans ce cadre, et pour favoriser l'intermodalité, l'amélioration des nœuds à l'intérieur des corridors paraît essentielle car c'est là que s'effectuent les transferts entre modes qui sont souvent trop longs et trop coûteux. La performance de ces nœuds (qui devraient être aussi peu nombreux que possible afin de favoriser la concentration des trafics et permettre des économies d'échelle) est en effet critique pour réussir la nécessaire concentration des flux qui peut renforcer la compétitivité des chemins de fer et de la navigation maritime et intérieure.

Le transport maritime devrait être intégré dans les corridors et le concept des "autoroutes de la mer" devrait être étendu au-delà de l'Union Européenne notamment dans les zones paneuropéennes de transports (PETRA). Les services dans les ports devraient être améliorés pour faciliter les échanges intermodaux entre les transports maritimes et les transports terrestres. Il s'agit là d'un défi majeur pour les chemins de fer car des volumes plus importants de trafic sont un impératif à la fois pour le transport ferroviaire et le transport maritime.

L'interopérabilité, notamment pour les chemins de fer et le transport combiné, est une condition essentielle pour le développement d'alternatives efficaces au transport routier. Il faut pour cela que soient conclus des accords sur des normes communes et acceptables par tous pour les infrastructures aussi bien sur le plan technique qu'administratif.

- **Les corridors doivent être abordés en cohérence avec les projets locaux et régionaux et avec les réseaux nationaux**

L'équilibre entre les approches régionales, nationales et internationales doit être amélioré. Les intérêts nationaux et régionaux doivent être pris en compte autant que possible pour la définition des corridors, tout en respectant les conditions requises pour satisfaire les demandes liées au trafic international.

L'utilisation optimale des corridors nécessite de bonnes connexions locales et régionales qui devraient être partie intégrante du processus de planification.

- **Les corridors sont une garantie de cohérence pour une approche complémentaire de sélection de projets**

Les projets situés sur les corridors doivent faire l'objet d'une sélection et donner lieu à la fixation de priorités précises de façon à répondre aux besoins les plus urgents tout en tenant compte des faibles ressources disponibles. Du fait des contraintes financières existantes, une forte sélectivité s'impose pour la fixation des priorités. Il convient donc d'identifier les projets prioritaires en dehors de l'Union européenne en veillant à ce que ces projets s'inscrivent dans une logique corridor. Des mécanismes pratiques permettant d'optimiser le processus de décision et de garantir à la fois efficacité et suivi des projets doivent être développés à cette fin. A cet égard une approche du type de celle réalisée au sein du Groupe Van Miert de l'Union Européenne pourrait être extrêmement utile pour la sélection des projets à l'extérieur de l'Europe élargie.

- **Le concept de PETRA doit être révisé ou abandonné s'il s'avère inutile**

Les PETRAS définies lors de la Conférence d'Helsinki se sont développées à des rythmes différents. La zone de la Mer de Barents a assez bien fonctionné depuis sa création tandis que dans la région méditerranéenne un exercice régional de planification des transports est en cours ; ces deux activités ont bénéficié du soutien de la Commission Européenne. Le concept des "autoroutes de la mer" proposé par la Commission pour l'Union Européenne devrait être examiné et discuté en liaison avec le système des PETRAS, après que ce concept ait été finalisé par le Conseil et le Parlement Européen. Les "autoroutes de la mer" pourraient soit être considérées comme des éléments de corridors multimodaux qui pourraient être associés aux corridors terrestres, soit être examinées dans un cadre de planification PETRA.

■ Les corridors doivent être appréhendés dans une perspective globale

En dehors des infrastructures il importe, au sein des corridors, de se préoccuper en même temps de :

- L'harmonisation des règles applicables aux transports effectués sur les corridors.
- Le développement d'une approche commune de tous les pays concernés quant au rôle des chemins de fer en remettant en cause notamment les droits acquis des opérateurs historiques.
- La cohérence et l'harmonisation des méthodes de perception des redevances, péages et autres droits d'usage en mettant en place, par exemple, des systèmes intégrés et compatibles de tarification routière.
- La facilitation des passages aux frontières avec le développement de procédures harmonisées pour les contrôles douaniers (le coût réel des contrôles douaniers actuels mériterait d'être évalué avec précision) et l'échange d'informations en développant des bases de données communes et en profitant des opportunités offertes à cet égard par les nouvelles technologies.

UNE MISE EN ŒUVRE PLUS EFFICACE

Une évaluation des expériences passées

Une évaluation de l'expérience des corridors existants est indispensable. Il faut comprendre pourquoi, avec les structures actuelles de gestion, certains de ces corridors fonctionnent bien tandis que d'autres ne font l'objet que d'un nombre très limité d'initiatives. Concrètement les mesures prises n'ont été que de faible portée faute d'un engagement suffisant des responsables politiques. Parmi les autres insuffisances observées, il convient de mentionner l'application de critères purement politiques et non économiques pour la définition des corridors et la sélection des projets ainsi que les structures de gestion inadaptées faute de moyens suffisants.

Une approche de type "Benchmarking" (parangonnage) devrait être utilisée pour les différents corridors afin d'identifier les meilleures pratiques et rendre plus efficace la gestion des corridors à l'avenir.

Une structure de gestion adéquate des corridors

Afin d'accroître l'efficacité du concept de corridor en tant qu'outil de planification, il convient de promouvoir une gestion plus forte et plus large des corridors. A cette fin, la démarche suivante devrait être privilégiée :

- Développer une nouvelle approche plus globale des corridors en impliquant pour leur définition toutes les parties concernées notamment les instances internationales inter-gouvernementales pertinentes, les institutions financières internationales, les banques, les transporteurs etc. Les problèmes liés aux douanes, à l'environnement légal et administratif, devraient également être pris en compte afin de faciliter les transports le long des corridors.

- Produire les données statistiques adéquates.
- Créer des outils de planification adaptés et pleinement intégrés avec les outils de planification nationaux.
- Etablir conjointement des critères de sélection et d'évaluation des projets qui prennent correctement en compte les bénéfices liés au concept de corridor.
- Renforcer les structures de gestion déjà existantes (Présidents et Secrétariats) en définissant notamment avec précision leur rôle, afin d'assurer une meilleure coopération et coordination entre les pays, de gérer de façon coordonnée le développement des projets et de veiller à la cohérence et à la continuité des services de transport le long du corridor dont il aurait la responsabilité ; là où de telles structures n'existent pas, un coordinateur (Président) pour chacun des corridors définis, avec un secrétariat permanent, pourrait éventuellement être nommé, après accord des pays concernés.
- Assurer une coordination efficace entre les corridors et une cohérence globale dans leur développement ; à cet égard, la création éventuelle d'une agence internationale pour les corridors pourrait être examinée.

Il conviendra cependant de prêter une attention toute particulière aux implications financières d'une telle démarche.

Une expertise suffisante au niveau national

Les responsables des administrations nationales associés aux corridors doivent recevoir une formation adaptée afin d'être en mesure de :

- transmettre des connaissances sur la planification des transports dans leurs pays et indiquer les liens adéquats pour obtenir d'autres informations pertinentes ;
- établir des priorités et des critères de sélection des projets ;
- développer à partir de l'exercice de planification, un portefeuille de projets bien étudiés dans le corridor, l'expérience prouvant l'intérêt de pouvoir disposer en permanence de toute une palette d'investissements potentiels susceptibles d'être présentés sans délais pour des financements externes lorsque l'opportunité se présente ;
- procéder à une analyse correcte des financements possibles et notamment des PPP en s'appuyant autant que possible sur des "Task Forces PPP" nationales ;
- gérer les projets retenus.

Pour assurer une telle formation et développer les compétences, une assistance technique est indispensable.

Il est essentiel que soit assurée au niveau national une continuité de l'organisation mise en place avec une permanence des interlocuteurs au niveau des administrations responsables.

UN FINANCEMENT ADÉQUAT

Les investissements nécessaires le long des corridors ne seront effectivement réalisés que si les pays concernés parviennent à leur allouer des sommes suffisantes à partir de leurs propres ressources ou sont capables de mobiliser suffisamment de ressources financières extérieures. Pour ce qui concerne les financements internationaux, les montages financiers doivent au moins satisfaire aux exigences suivantes :

Un financement conforté par des études de faisabilité

Seuls les projets économiquement viables auront accès aux financements internationaux nécessaires. Une planification appropriée, une fixation adéquate des priorités et la définition de chaque projet à partir d'une étude de pré-faisabilité prenant en compte les diverses alternatives devraient dans tous les cas précéder la réalisation d'une étude globale de faisabilité comportant une analyse économique, sociale et environnementale. Les institutions ferroviaires internationales pourraient jouer un rôle important de conseiller tout au long de ce processus.

Un financement adapté

Chaque projet peut nécessiter une structure financière spécifique, faisant appel à un mélange approprié de financements émanant des budgets nationaux, des fonds d'aides de l'Union Européenne et des institutions financières internationales. Pour que les montages financiers soient les plus performants possibles, il faut veiller à leur transparence ainsi qu'à une bonne coordination entre les différentes sources de financement et notamment entre les différentes institutions ferroviaires internationales impliquées qui doivent clairement définir leurs procédures et les règles applicables. Le coordinateur en charge du corridor pourrait jouer un rôle important dans cette coordination financière.

Un financement faisant éventuellement appel à des PPP

Dans la mesure où l'on réussira à développer une approche réaliste et rigoureuse quant à la manière d'associer fonds publics et fonds privés, les PPP offrent des perspectives intéressantes dans le cadre des corridors mais ils ne doivent être qu'une option possible parmi d'autres modalités de financement, le choix devant s'effectuer sur la base d'une grille d'analyse (de type "benchmarking") définie à l'avance. Les montages PPP sont complexes et pour qu'ils soient un succès, il faut des projets de qualité et, au niveau des pays concernés, une bonne gouvernance qui assure, entre autres, une continuité politique, administrative et juridique.

Un financement pérennisé

Quel que puisse être l'apport du secteur privé et des IFI, l'essentiel du financement continuera à l'avenir de reposer sur l'apport de fonds publics d'origine nationale. Il importe donc de stabiliser ce mode de financement afin qu'il ne soit pas sans cesse remis en cause au grès des changements

politiques et des contraintes budgétaires. A cet égard la possibilité d'établir des fonds dédiés ou certains types de financement "hors budget" mériterait d'être examinée.

Un financement lié à l'utilisation des infrastructures

Les infrastructures de transport devront être financées, au moins en partie, par des péages dédiés, des redevances ou autres taxes d'utilisation. Le corridor est à cet égard un concept utile pour permettre l'adoption d'un minimum de règles communes en matière de financement et de tarification. Il conviendrait d'assurer une coordination et une harmonisation des systèmes tarifaires afin de simplifier les opérations de paiement.

Stratégie pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie

DÉCLARATION

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Ljubljana les 26 et 27 mai 2004 :

PRENANT EN COMPTE les changements importants, intervenus récemment en Europe avec notamment l'élargissement de l'Union Européenne, l'intégration des nouveaux Etats indépendants, l'accroissement des échanges internationaux y compris le développement du commerce entre l'Europe et d'autres régions du monde, en particulier l'Asie ;

SE REFERANT aux conclusions du Séminaire sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie organisé conjointement à Paris les 27 et 28 novembre 2003 par la CEMT, la Commission Européenne, la CEE-ONU et la Banque Européenne d'Investissement ;

CONSIDERANT que la stratégie à mettre en œuvre au niveau international en dehors de l'Union Européenne pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie doit reposer sur :

- un cadre politique adapté, avec notamment la recherche d'un développement durable des transports tant sur le plan économique, social qu'en matière d'environnement et d'accessibilité ;
- une nécessaire révision des concepts de Corridor Paneuropéen de Transport et de Zone Paneuropéenne de Transport, qui devront être fondés sur des évaluations économiques approfondies et être définis à partir des besoins réels et sur la base des critères clairement identifiés ;

- une mise en œuvre plus efficace de ces concepts, avec un renforcement des structures de gestion et un développement des capacités d'expertise ;
 - un financement adéquat, en faisant appel à un mélange approprié de financements émanant des budgets nationaux, des fonds de l'Union Européenne, des institutions financières internationales, du secteur privé ainsi que des usagers ;
- selon les modalités précisées dans la Note politique accompagnant cette Déclaration ;

CONVIENT pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie de mettre rapidement en œuvre une stratégie comportant :

- le lancement d'une **consultation sur les corridors existants** afin de procéder à une évaluation précise de leur degré de pertinence et de leur état de développement ;
- la constitution de **bases statistiques** adéquates comportant aussi bien des données économiques et démographiques que des informations chiffrées sur les trafics ;
- l'**analyse** des prévisions de trafic, des données économiques, du cadre juridique, des conditions d'interopérabilité, des aspects organisationnels et des ressources financières mobilisables ;
- l'examen de la manière dont les corridors pourraient tirer profit de l'expérience acquise à partir des **instruments existants** tels les réseaux Transeuropéens, les réseaux de la CEE-ONU (AGR, AGC, AGTC, AGN), les projets TEM et TER de la CEE-ONU, les corridors Euro-Asie, les réseaux pour les Balkans et la région méditerranéenne ainsi que les **zones paneuropéennes de transport (PETRAS)** ;
- la détermination des **méthodes de gestion et de suivi des corridors** en recherchant les moyens permettant de renforcer les structures existantes ou en examinant la possibilité d'introduire la fonction de coordinateur, et en analysant les mécanismes de participation à cette gestion des pays et des institutions internationales ;
- l'évaluation des **ressources mobilisables** aux niveaux national et international et l'estimation de la contribution potentielle des usagers.

DEMANDE que sur la base des informations ainsi collectées, un processus soit rapidement lancé afin de :

- réviser les **Corridors Paneuropéens de Transport** et éventuellement les **Zones Paneuropéennes de Transport** si ce concept devait être maintenu, conformément aux principes indiqués dans la Note politique accompagnant cette Déclaration ;
- identifier les **projets prioritaires** pour les pays non membres de l'Union Européenne à l'intérieur des différents corridors en appliquant des méthodes éprouvées d'évaluation pour leur définition et leur financement ;

SOUHAITE que la Commission Européenne joue un rôle de chef de file dans le processus tel que défini précédemment qui devrait être mené en coopération avec toutes les parties concernées (les pays impliqués, la CEMT, la CEE-ONU et la BEI) ;

OFFRE la coopération de la CEMT pour cet exercice conformément aux dispositions prévues par la Déclaration d'Helsinki dans sa section V ;

CHARGE le Comité des Suppléants de lui faire, en temps opportun, un rapport sur l'application de cette stratégie et les résultats obtenus.

Déclaration disponible en ligne : www.cemt.org/online/council/indexfr.htm

TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES

[CM(2004)4]

NOTE POLITIQUE

CONTEXTE

Le recours aux redevances d'utilisation pour financer l'investissement est un thème qui se trouve au coeur du débat sur les questions relatives à l'investissement dans les infrastructures de transport. La plupart des pays Membres et Associés financent déjà certaines infrastructures spécifiques de transport (tunnels et ponts) par le biais de redevances d'utilisation. Un certain nombre d'entre eux ont également une longue expérience du financement par des péages de la construction et de la maintenance des réseaux autoroutiers. Quelques autres pays ont récemment introduit - ou réfléchissent à cette éventualité - de nouvelles redevances afin de financer des investissements additionnels dans les infrastructures de transport.

Parallèlement, les redevances d'utilisation fixées en tenant compte de la demande de transport et en internalisant les coûts économiques des accidents, de la pollution et du bruit suscitent un intérêt grandissant. Un certain nombre de pays ont récemment introduit des redevances de ce dernier type ou envisagent de le faire, à savoir des redevances kilométriques électroniques pour les poids lourds et des péages urbains électroniques. Ces innovations sont examinées dans le rapport CEMT/CM(2004)19. Les redevances introduites à ce jour ont surtout pour objectif la gestion du trafic (par exemple la redevance suisse sur les poids lourds, le péage anti-congestion de Londres, le péage sur la nouvelle autoroute qui contourne Birmingham ou celle de San Diego.

Les deux types de redevances produisent des recettes et peuvent être modulés afin de créer des incitations à investir dans des véhicules propres ou d'étaler le trafic de pointe, mais ils différencient quant à l'approche retenue pour calculer le niveau moyen des redevances. Le premier type est fondé sur des critères purement financiers et vise à générer les recettes nécessaires pour financer le développement des infrastructures. Le second cherche à fixer les redevances à un niveau optimal pour le secteur des transports sur la base d'une analyse socio-économique.

Une troisième approche a été développée pour déterminer un cadre permettant de fixer une limite supérieure aux redevances et péages applicables au transport routier de marchandises au sein de l'Union européenne. Dans ce cadre, les redevances sont établies sur la base d'une estimation des coûts totaux liés à la construction et à la maintenance de l'infrastructure. L'apparente simplicité de cette méthode qui suit en cela la logique de la première approche, est séduisante mais elle repose sur des données discutables et difficiles à collecter. Elle risque en outre de conduire à des redevances qui seront en moyenne trop élevées pour permettre une optimisation de l'utilisation des infrastructures en dehors des centres urbains.

POLITIQUE

Les Ministres ont établi les principes politiques à suivre pour la réforme des taxes et redevances sur les transports dans deux Résolutions : la *Résolution 2000/3 sur les charges et les taxes liées au transport et en particulier au transport routier international*, ainsi que la *Résolution 1998/1 sur la stratégie des pouvoirs publics à l'égard de l'internalisation des coûts externes des transports*. L'une et l'autre préconisent une réforme progressive des redevances et des taxes pour améliorer l'efficacité des transports, éviter les discriminations et les distorsions de concurrence, ainsi que pour offrir des incitations à réduire les incidences des transports sur l'environnement et à maîtriser la congestion. Ces Résolutions soulignent l'importance d'une approche globale prenant en compte l'ensemble des taxes et redevances auxquelles les transports sont assujettis (y compris les taxes sur les carburants). Elles recommandent de modifier graduellement la structure de la taxation dans les transports afin d'augmenter la part des prélèvements fondés sur le principe de la territorialité, tels les péages, les redevances kilométriques perçues par voie électronique et la tarification routière urbaine.

En 2003, les Ministres ont adopté un rapport intitulé *La réforme de la taxation dans les transports*, CEMT/CM(2003)3, qui concluait que, faute de redevances plus efficaces et d'un cadre plus prévisible de fixation des prix, les investissements visant à répondre à la demande de transport risquaient souvent de ne pas donner les résultats attendus. Un cadre prévisible est particulièrement important eu égard à la concurrence entre la route, le rail et les autres modes de transport et aux investissements destinés à favoriser un changement de la répartition modale des transports. Les travaux menés pour établir le rapport de 2003 ont confirmé que les avantages potentiels des réformes décrites dans les Résolutions sont importants et qu'il convient désormais d'attacher une attention particulière à la mise en oeuvre et au ralliement de l'opinion publique à cette politique.

Pour examiner la mise en oeuvre et les questions liées à l'acceptation, une conférence intitulée *Gérer la demande de transport au moyen de redevances d'utilisation: bilan de l'expérience acquise* a été organisée à Londres le 23 janvier 2004. Les conclusions de la conférence sont présentées dans le rapport CEMT/CM(2004)20. En 2003, deux manifestations aux États-Unis ont également permis de passer en revue l'expérience acquise en ce domaine, à savoir le *Symposium international sur la tarification routière* organisé conjointement par le Programme RTR de l'OCDE, ainsi que l'atelier organisé par la CEMT intitulé *Réussir la mise en oeuvre de politiques pour des déplacements urbains durables*. Le rapport CEMT/CM(2004)19 propose une synthèse des résultats obtenus et rappelle les objectifs de la réforme de la tarification ainsi que les principes sur lesquels elle devrait reposer.

LEÇONS À TIRER DES EXPÉRIENCES RÉCENTES

Lorsque des redevances d'utilisation des infrastructures perçues par voie électronique ont été mises en place, des motifs impérieux et urgents présidaient toujours à leur application : il s'agissait

notamment de maîtriser la congestion et la pollution chroniques, d'améliorer l'environnement urbain ou de mobiliser des ressources financières supplémentaires pour l'investissement dans les transports, en s'assurant que tous les usagers, poids lourds étrangers y compris, acquittent les coûts que leur passage entraîne.

Les redevances électroniques d'utilisation des infrastructures ont été mises en oeuvre avec succès pour gérer le trafic de poids lourds et la circulation automobile urbaine. La tarification routière mise au service de la gestion de la congestion à Londres, la zone urbaine la plus grande d'Europe, a donné de meilleurs résultats que prévu. En effet, les objectifs d'amélioration de la durée et de la fiabilité des trajets routiers ont été atteints, les services de transport collectif se sont améliorés et la majorité des citoyens est aujourd'hui favorable au système en place.

Dans le trafic international de poids lourds, les redevances kilométriques électroniques sont le moyen le plus prometteur de faire en sorte que les véhicules étrangers contribuent au financement des coûts là où l'on estime actuellement qu'il s'agit d'un problème. Elles permettent aussi de coordonner la perception de ces redevances avec celle d'autres taxes et charges pour corriger les distorsions qui affectent de nos jours les marchés du transport routier de marchandises et qui découlent des écarts entre les taxes nationales annuelles sur les véhicules.

Les redevances d'utilisation introduites à Londres et en Suisse ont été élaborées avec succès sur la base d'objectifs de gestion de la demande. Elles génèrent des recettes additionnelles tributaires pour financer des investissements dans les réseaux de transport afin d'améliorer l'efficacité et les performances environnementales de l'ensemble du système de transport. Réinvestir ainsi une partie des recettes perçues est également une stratégie efficace pour faire accepter les nouveaux systèmes de tarification par le public.

Des systèmes mis à l'essai et éprouvés sont d'ores et déjà disponibles pour appliquer la tarification routière sans problèmes technologiques. Dans le même temps, les dispositifs utilisant les technologies satellitaires de pointe évoluent rapidement ; d'ailleurs, ils sont déjà intégrés à la tarification suisse applicable aux poids lourds (permettant de mettre hors circuit le système de tarification lorsqu'un véhicule quitte le pays par un itinéraire non équipé de balises en bord de route). Ces systèmes pourraient faciliter ultérieurement la poursuite des progrès de la gestion de la circulation. La mise en oeuvre d'une démarche progressive d'application des technologies est considérée comme l'une des clés du succès d'un certain nombre de systèmes de tarification.

Jusqu'à présent, l'application de systèmes de péage routier électronique s'est cantonnée aux centres-villes et au transport routier de marchandises, qui est très réglementé. Il n'est pas encore envisagé de la généraliser aux voitures particulières à l'échelon national.

Les redevances d'utilisation sont encore relativement récentes dans les secteurs routier et ferroviaire. Elles se trouvent à un stade où les autorités locales et nationales ont besoin de souplesse au niveau réglementaire pour élaborer des systèmes de tarification durables. Les réglementations internationales doivent ménager cette flexibilité, tant au niveau des modalités prévues pour la différenciation des redevances qu'en procédant à un examen périodique des

méthodologies retenues pour la tarification, en adéquation avec la démarche progressive de réforme des taxes et redevances sur les transports adoptée dans les Résolutions de la CEMT et dans nombre d'autres déclarations de principe.

RECOMMANDATIONS

Les Ministres sont invités à :

PRENDRE NOTE que plusieurs pays Membres et Membres associés ont réussi la mise en oeuvre de systèmes de péage routier électronique pour gérer la circulation urbaine et le transport interurbain de marchandises par route :

- Que les systèmes appliqués ont été efficaces pour atteindre les objectifs visés.
- Que les effets secondaires négatifs ont été minimes.
- Que les systèmes de tarification peuvent être ajustés rapidement si nécessaire, contrairement aux investissements en infrastructures qui, pour une large part, sont irréversibles.

ENVISAGER la possibilité de promouvoir l'adoption de redevances d'utilisation des routes perçues par voie électronique et, afin de gérer la circulation urbaine, de donner aux autorités locales les pouvoirs et les incitations voulues à cet effet, surtout lorsque d'autres mesures se sont révélées inefficaces face à des problèmes graves concernant :

- La congestion.
- L'amélioration de l'environnement urbain ou du cadre naturel.

REAFFIRMER leur attachement aux principes qui devraient présider à la réforme des taxes et redevances sur les transports et dont il a été convenu dans des décisions antérieures :

- *Non-discrimination* en fonction de la nationalité par le biais du niveau des redevances perçues.
- *Efficience*, pour induire des avantages économiques et améliorer la compétitivité des économies.
- *Interopérabilité* des systèmes de tarification électronique.
- *Cohérence*, en s'assurant que la fiscalité des transports dans son ensemble évolue dans la bonne direction.
- *Equité*.
- *Pollueur-payeur*.

OEUVRER pour l'interopérabilité des systèmes de péages électroniques et pour ceci à soutenir les travaux menés par l'Union européenne en la matière, en plaçant les intérêts industriels nationaux en retrait par rapport à l'intérêt économique commun.

PRENDRE NOTE de l'intérêt que présente une bonne connaissance des coûts auxquels sont liées les redevances, surtout pour le secteur du transport de marchandise par route, et des avantages que pourrait éventuellement présenter l'adoption d'une démarche internationale commune en matière de tarification dans ce secteur.

NOTER toutefois que, dans un souci d'efficacité, les redevances doivent être liées aux coûts de l'utilisation des infrastructures à l'échelon local et qu'il convient par conséquent de laisser aux autorités nationales et locales une certaine liberté en matière de modulation des prix.

FAIRE PROCEDER à l'inventaire de toutes les exemptions bilatérales relatives aux redevances d'usage des routes étant donné qu'une approche internationale commune implique qu'il soit mis fin à tous les accords de ce type qui sont par nature discriminatoires.

NOTER que la réforme de la tarification modifiera le type, la localisation et le volume des investissements nécessaires dans les infrastructures de transport, les évaluations des projets et les plans à long terme d'investissement dans les infrastructures devant pleinement prendre en compte les changements du contexte dans lequel s'inscrira à l'avenir la formation des prix dans les transports.

Déclaration disponible en ligne : www.cemt.org/online/council/indexfr.htm

LA SÛRETÉ ET LE TERRORISME DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

[CM(2004)5/FINAL]

NOTE POLITIQUE

CONTEXT

Les transports sont depuis longtemps un des moyens dont les terroristes usent le plus volontiers pour détruire des infrastructures, des véhicules et des vies humaines. Après les tragiques événements du 11 septembre 2001, les décideurs du monde des transports se sont immédiatement appliqués à analyser et évaluer ce que cette utilisation sans précédent de véhicules de transport à des fins terroristes implique pour le secteur des transports. Les mesures prises depuis lors pour renforcer la sûreté des transports s'appuient sur les stratégies de lutte contre le terrorisme mises en place au fil des ans dans la foulée d'incidents tragiques tels que l'explosion du vol 103 de la Pan Am à Lockerbie en Ecosse, en 1988, et les nombreux actes de terrorisme qui ont visé les infrastructures et les véhicules de transports publics en Europe et ailleurs dans le monde, au cours des dernières décennies du siècle dernier.

Plusieurs événements récents ont encore accentué les craintes d'actions terroristes dans les transports: deux voitures piégées ont explosé près du consulat et d'une banque britanniques à Istanbul en novembre 2003, causant au moins 27 morts et 450 blessés ; une bombe a explosé en février 2004 dans le métro de Moscou, un métro qui transporte plus de 8 millions de voyageurs par jour, causant 40 morts et plus de 100 blessés ; un groupement terroriste a, le même mois, menacé de faire sauter des bombes un peu partout sur le réseau ferré français si le gouvernement français ne lui versait pas une rançon de plus de 4 millions d'euros et les dix bombes qui ont explosé peu après, au mois de mars, dans des trains de banlieue et dans trois gares de Madrid ont fait 200 morts et plus de 1000 blessés.

Ces événements ont incité les Ministres des transports à réagir de façon résolue, notamment en coordonnant des plans d'action d'urgence avec d'autres instances gouvernementales – particulièrement les ministères de l'Intérieur – et en rassurant une population traumatisée en lui annonçant que toutes les mesures nécessaires étaient prises pour répondre à la crise et restaurer le calme. Les attaques ont aussi servi à rappeler combien le système de transport reste vulnérable aux attaques terroristes, malgré tout ce qui a été fait pour le sécuriser depuis le 11 septembre, et à quel point il reste en raison, entre autres, de sa relative facilité d'accès et de la multitude de ses usagers, une cible tentante d'actes de terrorisme.

L'élaboration et l'application de réponses à l'insécurité dans laquelle le monde des transports baigne désormais, ont progressé au cours des deux années qui se sont écoulées depuis que les

Ministres ont, pour la première fois, traité ce sujet au Conseil de Bucarest. Ces deux années ont aussi vu émerger plusieurs questions fondamentales concernant l'équilibre à trouver entre les avantages présentés par le renforcement des mesures de sûreté (comme cela s'est fait par exemple dans les transports maritimes et aériens) et leur coût (allongement de la durée des déplacements des passagers entraîné par le renforcement des contrôles effectués dans les aéroports ou blocages des flux de marchandises causés par le renforcement des règles de sûreté appliquées dans les ports). La question de savoir si le renforcement de la sûreté peut au contraire procurer certains avantages en termes notamment de facilitation des échanges fait, elle aussi, l'objet de nombreux débats.

Les Ministres sont convenus à Bucarest qu'il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre le renforcement de la sûreté et son coût, mais aussi de contrer la menace terroriste qui pèse comme jamais auparavant sur le climat de la politique des transports depuis septembre 2001.

Les méthodes d'évaluation approfondie des risques d'actes de terrorisme ainsi que des coûts et avantages des mesures à prendre pour réduire ces risques restent encore à définir dans le détail. Il s'ensuit que, dans le secteur des transports, les mesures sont souvent définies et mises en œuvre sans solide évaluation préalable.

Les autorités responsables des transports sont appelées à monter en première ligne en cas de crise, mais elles ne disposent pas de tout l'arsenal législatif et réglementaire nécessaire pour réduire la menace ou répondre à une attaque. Les Ministres l'ont reconnu à Bucarest, où ils ont en outre convenu que les actions menées dans le domaine de la sûreté devaient absolument être coordonnées non seulement entre les différentes autorités publiques des Etats, mais aussi, dans un cadre multilatéral, entre les pays. Ce forum international existe pour les transports maritimes et aériens, mais il reste à créer pour les modes de transport terrestres et, plus généralement, pour l'ensemble de la chaîne de transport.

PRINCIPAUX ASPECTS DE LA POLITIQUE DE SÉCURISATION DES TRANSPORTS MENÉE DEPUIS 2002

Progrès réalisés dans l'adaptation aux nouvelles réalités de la sûreté

L'analyse de l'histoire vécue par la sûreté des transports au cours des deux années qui ont suivi le Conseil de Bucarest révèle que le secteur des transports a progressé dans son adaptation à un nouvel environnement dans lequel la sûreté est proche du sommet, sinon au sommet même, de la liste des priorités politiques de beaucoup de pays.

Les différents modes de transport s'efforcent depuis 2002 de faciliter l'échange multilatéral d'informations sur les questions de sûreté, mais la mise en place d'un cadre intermodal pour la sûreté des transports terrestres reste encore au stade des projets, même si diverses initiatives ont déjà été lancées dans ce sens.

Les secteurs des transports maritimes et aériens continuent à renforcer les mesures mises en place dans le sillage du 11 septembre 2001, tandis que les transports terrestres ont commencé à tracer la voie à suivre pour adapter les dispositions qui régissent actuellement les transports de marchandises dangereuses aux exigences plus sévères du contexte politique actuel.⁷

Il reste de nombreux défis à relever

L'attitude à adopter vis-à-vis du terrorisme dans les transports reste néanmoins source de défis complexes pour les responsables de la politique des transports. Les attentats récents de Moscou et Madrid – horriblement coûteux en vies humaines et dégâts matériels aux véhicules et infrastructures de transport – montrent en outre qu'il devient urgent de trouver des moyens de mettre tant le système de transport que ses utilisateurs à l'abri du terrorisme. Ces deux attaques soulignent la vulnérabilité des transports publics et des trains de voyageurs aux actes terroristes, même dans les cas où des mesures de sûreté ont été mises en place.

L'identification et la correction des faiblesses du système de transport, avant que les actions destructrices des terroristes les fassent éclater au grand jour, semblent bien être le principal défi que les décideurs doivent aujourd'hui relever en terme de sûreté.

Une politique se mène toutefois dans un cadre qui ne va pas sans contraintes économiques, financières, réglementaires, juridiques et autres encore. L'évaluation des menaces qui planent sur la sûreté et la traduction des résultats de cette évaluation en mesures propres à tempérer ces menaces tout en restant attentif aux questions de coût (pour, par exemple, décider qui doit assumer le coût des mesures, établir leur équation coûts/avantages et trouver les moyens de concilier le renforcement de la sûreté avec la facilité de circulation des personnes et des biens) ne sont que quelques-uns des défis apparents que la politique de sûreté des transports de l'après 11 septembre doit relever.

QUESTIONS NÉES DU CONTEXTE POLITIQUE ACTUEL

L'ampleur des pertes en vies humaines et des dégâts matériels causés par l'utilisation jusqu'alors inédite de moyens de transport comme bombes, lors des attentats de New York et de Washington, a porté les Etats à vouloir éviter, presque à tout prix, la répétition d'un tel scénario.

Il est clair que les coûts des mesures à prendre pour résoudre les situations de crise qui ont suivi en 2001 les attaques contre New-York et Washington ainsi que récemment, l'explosion des bombes dans les transports en commun et les trains de banlieue à Moscou et Madrid, ne sont pas la principale priorité pour les décideurs. D'abord, et en premier lieu, il faut résoudre la crise – rassurer la population en lui montrant que tout est mis en œuvre pour répondre efficacement

1. Les initiatives politiques dans, et à travers, les modes de transport sont décrites plus en détail dans le document de référence qui accompagne ce rapport, Note sur la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports : questions clés et actions [CEMT/CM(2004)21].

aux attaques et pour assurer sa sécurité dans ses déplacements. Les moments de crise ne sont certainement pas les moments appropriés pour soulever – publiquement au moins – les questions de proportionnalité.

Mais dans le temps, à moyen- et long termes, il est nécessaire d'aider la population à comprendre qu'un système de transport sécurisé à 100 % est impossible à réaliser. Des questions se poseront donc indéniablement comme par exemple : Comment évaluer le risque de répétition de tels actes tragiques de terrorisme? Dans quelle mesure les politiques actuelles sont-elles capables de répondre, même après quelques ajustements, à ce risque accru d'attentats terroristes? Où faut-il prendre des mesures supplémentaires? Comment évaluer exactement les avantages qu'elles procureront en termes de diminution de la menace et les coûts qu'elles généreront? Ceci est particulièrement important, étant donné le besoin d'identifier des mesures qui sont proportionnées aux ressources disponibles et aux risques perçus. Quels sont les ajustements institutionnels à opérer pour que tous les modes de transport satisfassent au besoin d'amélioration de la sûreté en arrivant au plus haut degré possible d'efficacité et d'efficience?

Coûts et avantages de la sécurisation des transports

Les Ministres ont souligné à Bucarest qu'il est nécessaire de trouver un équilibre entre les mesures de sécurisation et les considérations d'efficience. La nature des coûts (coûts d'investissement, coût de l'impact négatif des mesures de sûreté ou de la non-adoption de telles mesures sur le fonctionnement des transports, coût des retards, coûts d'exploitation) et l'identité de ceux qui devront les prendre en charge (pouvoirs publics, professionnels, utilisateurs ou ensemble des contribuables) sont toutefois des questions qui restent encore sans réponse.

La sécurisation des transports s'est dans certains cas révélée coûteuse, mais il ne faut pas oublier qu'elle peut contribuer à faciliter les échanges. Sûreté et facilitation des échanges vont d'ailleurs peut-être de pair, en particulier dans la mesure où certaines mesures peuvent faciliter les échanges d'informations et améliorer la transparence et l'intégrité, au plus grand profit des échanges.

Il est sans doute plus facile dans certains cas que dans d'autres d'optimiser l'équilibre entre l'impact à court et moyen terme des mesures de renforcement de la sûreté sur l'efficience du secteur des transports, d'une part, et les avantages qu'elles procurent en termes de sécurisation du système de transport et de facilitation des échanges, d'autre part.

Sûreté et autres priorités de la politique des transports

L'équation d'efficience oblige à mettre en balance le renforcement de la sûreté avec les autres priorités de la politique des transports. Il est par exemple nécessaire d'atténuer la menace terroriste qui pèse sur le système de transports publics – une cible de premier choix pour les actions terroristes, en raison des possibilités offertes d'infliger des pertes humaines importantes et des dégâts économiques – mais il faut combiner cette action avec les autres

priorités de la politique des transports. Une concurrence sur des ressources limitées peut engendrer une réallocation des fonds destinés à l'amélioration de la qualité du service des transports publics aux mesures destinées à renforcer la sûreté. Ces mesures sont nécessaires, mais elles peuvent également compromettre les efforts en cours pour offrir un service de qualité en transport public en limitant les accès, en entraînant des retards et potentiellement des hausses de tarifs. Pour ces raisons, les questions de sûreté pourraient être le mieux traitées comme un aspect, parmi d'autres, d'une approche intégrée en faveur d'une meilleure qualité de l'offre de transports publics.

Évaluation et gestion du risque

La limitation des ressources budgétaires allouées aux transports contraint à affecter ces ressources aux priorités premières. Dans le contexte de la sûreté des transports, il est capital d'évaluer les risques pour pouvoir affecter avec efficacité des ressources limitées aux actions les plus importantes.

Les mesures de sécurisation des transports sont souvent définies et mises en œuvre sans évaluation préalable des risques et des vulnérabilités. La gestion des risques doit se faire plus globalisante et tenir compte non seulement des arrangements institutionnels et des flux de financement, mais aussi de la diversité des niveaux de risque et des contextes géographiques et modaux pour améliorer la concordance entre le risque d'actes de terrorisme et les stratégies suivies pour le réduire.

Il est temps maintenant de se demander quel est le niveau acceptable de risque d'attentat terroriste dans les transports. Il semble que dans certains secteurs des transports et dans certains pays, la peur d'un nouveau cataclysme comparable au 11 septembre 2001 est à ce point panique que les questions d'efficacité n'ont été posées qu'après l'adoption de mesures coûteuses jugées nécessaires pour répondre au niveau perçu de menace.

Les principes sur lesquels la gestion du risque repose veulent que si le risque ne peut vraisemblablement pas être ramené à zéro, il peut en revanche être évalué de telle sorte que des mesures appropriées puissent aider à le réduire. Une telle stratégie, fondée sur l'analyse du risque, pourrait apporter au processus de prise des décisions relatives à la sûreté des transports l'appui qui lui est nécessaire pour atteindre à l'efficacité.

Il convient, dans ce contexte, de distinguer plusieurs niveaux différents de risque. Il ne fait ainsi aucun doute qu'il plane sur le transport de marchandises dangereuses un risque plus grand que sur le transport d'autres catégories de marchandises. Il s'ensuit que les mesures de sûreté à mettre en place pour combattre le terrorisme peuvent différer de celles qui visent à contrer d'autres formes de criminalité qui affectent les transports (ceci n'enlève rien au fait que la planification de la lutte contre le terrorisme dans les transports doit s'appuyer sur les mesures existantes de lutte contre la délinquance et la fraude).

Les risques peuvent en outre varier d'un pays à l'autre, tant en Europe que dans le reste du monde, et les mesures prises dans un pays ou dans un contexte géographique donné peuvent donc ne pas convenir partout. Les mesures de lutte contre le terrorisme doivent s'aligner sur le niveau de risque, un risque qui peut donc varier selon les pays et les époques, mais les mesures de lutte contre la criminalité dans les transports (de marchandises dangereuses par exemple) seront très vraisemblablement partout et toujours les mêmes.

Il est nécessaire aussi de différencier les risques selon les modes de transport. Les mesures très importantes de sécurisation du transport aérien pourraient ne pas être nécessaires ou ne pas convenir pour d'autres modes et il n'y a aucune raison, à moins que le niveau de risque le justifie, qu'un mode de transport doive payer les mesures coûteuses nécessaires pour parer les menaces qui pèsent sur un autre mode. Ceci étant dit, il n'est pas impossible que des mesures, parfois très coûteuses, de sécurisation d'un mode distordent jusqu'à un certain point la concurrence entre les modes. Cette question devra peut-être être examinée plus en détail.

L'évaluation et la gestion du risque ont toutefois leurs propres besoins de financement. Il s'agit là d'un problème particulier pour les collectivités locales et les opérateurs de transport souvent appelés à assumer la charge des actions d'urgence à mener en cas d'attentat terroriste. Les Ministres des transports ont reconnu en 2002 qu'il leur appartient de soutenir l'évaluation des risques encourus et des vulnérabilités des transports publics locaux et régionaux, ainsi que la formation des personnels aux procédures unimodales et intermodales d'urgence.

RÉPONDRE AUX QUESTIONS : RÔLE DES AUTORITÉS DE TRANSPORT

La gestion du risque d'attaque terroriste contre les transports passe par une coopération institutionnelle minutieusement préparée. Le reclassement de la sûreté des transports sur l'échelle des priorités a entraîné dans son sillage certains ajustements institutionnels, budgétaires et organisationnels aux différents niveaux de pouvoir.

La sûreté des transports relève de la responsabilité du pouvoir central, mais ce sont les autorités régionales et locales qui sont souvent propriétaires d'éléments importants des infrastructures de transport (aéroports, systèmes de transports publics, autoroutes et ports) et qui doivent monter les premières au front en cas de crise. Il est donc essentiel de définir clairement les rôles et responsabilités de chacun pour pouvoir faire face avec efficacité et efficience aux situations de crise engendrées par des actes de terrorisme dirigés contre les transports.

A Bucarest, les Ministres des transports ont reconnu la nécessité d'une coordination entre les Ministres et les instances en charge de la sûreté nationale et des problèmes de terrorisme – en particulier les ministères de l'Intérieur et de la Défense – et entre les différents niveaux de gouvernements, pour un cadre de travail intermodal sur la sûreté dans les transports.

Dans ce contexte, les Ministres des transports peuvent continuer à travailler de manière à mieux concilier les impératifs de sûreté et d'efficacité des transports en :

- Définissant une stratégie de sécurisation des transports établie en coordination avec d'autres administrations compétentes ainsi qu'avec les services de police et de renseignement. Cette stratégie devrait indiquer clairement les responsabilités qui incombent dans ce domaine aux différents intervenants des gouvernements et des organismes appropriés.
- Appuyant la mise au point de méthodes qui permettront de mieux évaluer les coûts et avantages de la sécurisation des transports.
- Travaillant ensemble avec d'autres ministères et organismes pour installer un cadre intermodal de gestion des risques. Les autorités locales et régionales, les associations modales et les milieux de la profession pourraient, dans ce contexte, être mieux à même d'évaluer certains risques et vulnérabilités.
- Echangeant l'expérience et les bonnes pratiques dans ces domaines avec d'autres gouvernements, en vue d'une meilleure compréhension et coopération.

La sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports

DÉCLARATION

Nous, Ministres des transports des pays Membres de la CEMT, réunis en Conseil les 26 et 27 mai à Ljubljana, en Slovénie,

CONDAMNONS les récents attentats terroristes commis dans les transports à Istanbul, Moscou et Madrid.

RÉAFFIRMONS notre détermination à œuvrer aux niveaux national et international pour que les transports puissent jouer leur rôle vital dans la société et l'économie, libres de toute menace d'actes de terrorisme.

RECONNAISSONS que malgré les progrès qui ont été faits récemment pour renforcer la sûreté dans le secteur des transports, les vulnérabilités unimodales et intermodales persistent – particulièrement dans les transports terrestres et plus précisément dans les trains de banlieue et les transports publics, comme l'ont malheureusement démontré deux des attaques précédemment mentionnées.

RÉITERONS les termes de la Déclaration ministérielle de la CEMT de 2002 relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports par laquelle les Ministres s'étaient engagés en particulier à :

- Promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sûreté dans le secteur des transports, en collaboration avec d'autres organes compétents de leurs Etats.
- Soutenir l'évaluation nécessaire des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence aux niveaux tant unimodal et intermodal que régional et local.
- Rechercher des mesures propres à rendre la sûreté, la sécurité, et la lutte contre le terrorisme complémentaires.
- Partager dans toute la mesure du possible l'expérience acquise et les pratiques exemplaires mises en œuvre en matière de sûreté des transports et de lutte contre le terrorisme avec les autres gouvernements en vue d'une meilleure compréhension et coopération dans ce domaine.

PRENONS CONNAISSANCE des progrès réalisés dans le cadre de ces engagements, comme souligné dans la *Note sur la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports : questions clés et actions* [CEMT/CM(2004)21] et indiqué dans la présente note politique.

RAPPELONS NOTRE ENGAGEMENT dans les Conclusions ministérielles de 2001 sur la lutte contre la fraude et la délinquance dans les transports à créer dans nos ministères des points de contact chargés de traiter toutes les questions de criminalité et de sûreté.

ACCEPTONS les recommandations adressées aux autorités responsables des transports par mer et des transports terrestres dans le *Rapport sur la sûreté du transport des conteneurs à travers les différents modes* [CEMT/CM(2004)22].

SOUTENONS les résultats de la *Note sur la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports : Questions clés et actions* [CEMT/CM(2004)21], en particulier ceux se rapportant à l'efficacité de la mise en balance du renforcement de la sûreté et résumés dans la présente note politique.

ACCEPTONS de :

- Définir et annoncer clairement les rôles et responsabilités de tous les niveaux de pouvoir en matière de sûreté des transports afin de pouvoir faire face avec efficacité et efficience aux situations de crise engendrées par des actes de terrorisme dirigés contre les transports.
- Soutenir les efforts accomplis, en ce qui concerne notamment l'affinage des méthodes d'évaluation, en vue d'améliorer l'évaluation des coûts et des avantages du renforcement des mesures de sûreté.
- Mettre au point un cadre intermodal de gestion des risques qui confie l'évaluation détaillée de certains risques et vulnérabilités aux autorités régionales et locales des transports ainsi qu'aux milieux de la profession.
- Partager, dans la mesure du possible, l'expérience et les bonnes pratiques dans ces domaines avec les autres gouvernements en vue d'une meilleure compréhension et coopération.
- Demander aux Suppléants de continuer à suivre les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle de 2002 et des présentes recommandations.

Déclaration disponible en ligne : www.cemt.org/online/council/indexfr.htm

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT DES CONTENEURS À TRAVERS LES DIFFÉRENTS MODES

[CM(2004)6]

CONTEXTE

*L'étude met l'accent
sur la sûreté
des conteneurs
maritimes
à travers la chaîne
de transport
intermodal*

Une nouvelle vague de mesures de sécurité renforcées a résulté des faiblesses du système de transport révélées par les attaques terroristes de septembre 2001 et soulignées davantage par les attentats du printemps 2004 dans les transports publics et les trains de banlieue à Moscou et à Madrid. Ces mesures, dont beaucoup sont décrites dans la *Note sur la Sûreté et le Terrorisme dans le secteur des transports : Problèmes Clés et Actions* [CEMT/CM(2004)21] ont été conçues pour assurer le maximum de protection contre les activités terroristes dans les différents modes de transport, à partir du dispositif existant de sûreté des transports qui s'est développé au fil des ans. Cependant, ces efforts se sont essentiellement portés sur les modes individuels. Il est de plus en plus reconnu que des faiblesses supplémentaires peuvent exister aux points de liaison entre modes, tout au long de la chaîne de transport.

Dans ce contexte, la CEMT et l'OCDE ont conjointement préparé ce rapport pour examiner la sûreté du transport des conteneurs à travers les transports terrestres et maritimes, répondant ainsi aux mandats du Conseil des Ministres de la CEMT à Bucarest en mai 2002 et à celui du Comité des transports maritimes de l'OCDE à Paris en juillet 2002.

Cette étude,² dont les conclusions sont résumées dans cette Note, met en exergue les vulnérabilités de la chaîne du transport des conteneurs, en examinant les problèmes de sûreté qui concerne, en particulier, les conteneurs maritimes lors de leur passage à travers cette chaîne. Le rapport est centré sur les conteneurs maritimes, car ceux-ci constituent la catégorie de conteneurs la plus nombreuse utilisée dans le commerce international ; en outre, ils sont véritablement intermodaux et omniprésents. La réflexion du rapport est axée également autour du risque potentiel que ces conteneurs soient utilisés par les terroristes pour acheminer une arme nucléaire, radiologique, biologique ou chimique (NRBC), scénario qui motive la plupart des mesures sécuritaires prises dans ce secteur à l'heure actuelle.

2. *Rapport sur la Sûreté des conteneurs à travers les modes* [CEMT CM(2004)22].

Le transport conteneurisé est un système hybride qui consiste à acheminer des marchandises dans des colis spéciaux (les conteneurs) au moyen de différents modes de transport. Alors que les modes de transport relèvent en général des autorités de transport, les marchandises relèvent des autorités des douanes et du commerce.

Rôles des autorités de transport et des douanes

Le rôle des Ministères du Transport est important : premièrement, en cas de catastrophe impliquant le système de transport, les ministres des transports sont parmi les premiers appelés à intervenir pour faire face à la crise. Deuxièmement, les autorités de transport ont leur mot à dire sur la manière dont les opérateurs manutentionnent les conteneurs. Elles peuvent ainsi définir des règles de manutention des conteneurs qui s'imposent à eux. En outre, elles jouent un rôle important comme "contrôleur" d'accès au marché du transport de marchandises par le biais de contrôles réglementaires ainsi que de l'agrément des entreprises de transport, et des opérateurs et de l'homologation des véhicules. Troisièmement, les autorités de transport ont aussi un rôle à jouer pour améliorer la transparence et la communication d'informations relatives aux acteurs manutentionnant et transportant des envois conteneurisés.

LA CHAÎNE DU TRANSPORT CONTENEURISÉ

Le système de transport de conteneurs se caractérise par une interaction complexe entre une multitude d'acteurs, de secteurs, d'autorités de tutelle, de modes de transport, de systèmes d'exploitation, de sphères de responsabilité, de cadres juridiques. Cette complexité, jointe à l'absence d'organisme unique de contrôle de l'ensemble de cette chaîne, a mené bon nombre d'Etats et de professionnels à penser que le système pouvait être utilisé à des fins malintentionnées par des groupes terroristes. De nombreuses inquiétudes concernant la sûreté de la chaîne de transport conteneurisé sont liées à l'omniprésence des petites et moyennes entreprises qui opèrent au sein du système, notamment en ses points les plus excentrés.

Le transport conteneurisé est vulnérable aux actes terroristes, en partie à cause des interactions complexes entre une multitude d'acteurs et de systèmes

Les conteneurs circulent sur un réseau de points nodaux et de liaisons à travers de multiples modes de transports et infrastructure. La chaîne de transport conteneurisé n'est pas uniformément sûre et le niveau de soutien de protection offert aux conteneurs et à leur contenu peut varier considérablement d'un point nodal et d'un mode à l'autre. Le risque de violation de la sûreté de l'un de ses maillons peut compromettre la sûreté de toute la chaîne. Il convient de garder présent à l'esprit que le flux matériel des conteneurs le long de la chaîne de transport soulève plusieurs questions de sûreté ; par exemple :

Les flux physiques des conteneurs ne sont pas uniformément sûrs à travers la chaîne

- Le lieu exact d'emportage revêt une importance capitale pour la sécurité parce qu'il est le dernier maillon de la chaîne de transport conteneurisé où il est possible d'identifier de visu le contenu du conteneur.
- Les conteneurs sont le plus vulnérables quand ils sont immobilisés et le moins vulnérables quand ils sont en mouvement.

La transmission d'informations concernant l'envoi revêt une importance capitale

L'information concernant l'envoi, la réception et le traitement des informations relatives à ce transport revêt une importance capitale pour les transports de conteneurs parce que le contrôle et la comparaison de ces flux permet de déceler des discordances qui pourraient être révélatrices d'interventions de groupes terroristes et/ou de malfaiteurs.

Tous les intervenants de la chaîne de transport de conteneurs devraient tendre vers un système dans lequel toute partie responsable de la production de données relatives à la sûreté fournirait ces données aux douanes dès leur création i.e. dès le chargement du conteneur. C'est un objectif envisageable entre le moyen et le long termes, car un tel système nécessite entre autres une certaine forme de protocole d'identification des envois (tels que l'Unique Consignment Reference number de l'Organisation Mondiale des Douanes) et des directives sur la fourniture préalable des données aux douanes.

ÉVALUATION DU RISQUE

Une évaluation approfondie et complète des risques n'a pas encore été réalisée

Les terroristes vont-ils utiliser des conteneurs comme moyen de transport d'armes NRBC ? Il n'existe pas de réponse toute faite, notamment parce que beaucoup d'administrations publiques chargées de surveiller les différents maillons de la chaîne de transport de conteneurs n'ont pas réalisé d'évaluation approfondie et complète des risques de ce scénario. Les mesures de sûreté visant à contrer le terrorisme doivent être proportionnelles à la menace et en tenir compte, cette menace étant appelée à varier dans l'espace et dans le temps.

Les scénarios du conteneur "intercepté" et du "cheval de Troie"

Un envoi illicite peut être acheminé de deux façons différentes. Dans le premier cas, un conteneur "honnête" est repéré, intercepté, ouvert pour cacher l'envoi illicite à l'intérieur, re-scellé et réinséré dans le flux normal des échanges. Dans le second cas, l'acheminement de l'envoi illicite s'opère dans un environnement commercial faussement normal: la méthode "du cheval de Troie" se concrétise par la création (ou le rachat) d'une entreprise commerciale honnête qui se bâtit une bonne représentation en réalisant des opérations commerciales normales avant de basculer, brutalement, dans le monde des transports illégaux.

Les autorités de transport peuvent contribuer pour une large part à déjouer la menace de détournement de conteneurs en renforçant la sûreté tout au long de la chaîne. Pour ce faire, il leur faut veiller à ce que les opérateurs de transport prennent en compte les mesures de sûreté concernant l'intégrité et le scellement des conteneurs, la sécurisation de l'accès aux conteneurs et la facilitation du suivi des conteneurs – ce rôle est surtout important pour les autorités chargées des transports terrestres, qui doivent contrôler les maillons vulnérables des extrémités de la chaîne de transport de conteneurs. En revanche, les autorités de transport disposent d'une marge de manoeuvre infiniment moins grande pour agir face à la stratégie du cheval de Troie. Face à cette dernière menace, l'efficacité du contrôle douanier revêt une importance primordiale.

MESURES POUR SÉCURISER LES CONTENEURS

En général, les mesures mises en œuvre pour atténuer la menace associée à ces scénarios sont axées sur les aspects suivants :

- *Radioscopie* ou autres systèmes de vérification du contenu des conteneurs.
- Systèmes destinés à assurer *l'intégrité physique* des conteneurs.
- Mesures de sécurisation de *l'environnement du conteneur* pendant le parcours de la chaîne de transport.
- Systèmes de *localisation et de suivi des conteneurs* introduits dans la chaîne logistique.
- Systèmes de transmission et de traitement des *informations* relatives à l'envoi.

Toutes ces mesures ne sont pas également adaptées pour faire échec aux menaces de détournement de conteneurs ou de leur utilisation comme "cheval de Troie". Les moyens techniques de sécurisation de l'intégrité des conteneurs et de leur environnement ne servent pas à grand chose dans le cas d'application de la méthode du "Cheval de Troie". La radioscopie est l'un des meilleurs moyens d'identification des deux formes de menace et le renseignement et les informations sont des armes indispensables dans la lutte contre la pratique de la méthode du "Cheval de Troie".

LES AUTORITÉS DE TRANSPORT, LA SÛRETÉ DES CONTENEURS ET LE TERRORISME

La sûreté de la chaîne de transport de conteneurs exige un cadre intermodal global qui intègre des mesures sur l'ensemble de la chaîne. Il existe certes

Cinq catégories de mesures de sûreté...

Les autorités de transport doivent centrer leur action sur les maillons faibles de la chaîne

un tel cadre pour le centre de la chaîne, qui couvre les ports et le transport maritime, selon les prescriptions de la Convention SOLAS et du Code ISPS, mais pas encore de dispositif analogue sur les franges de système.

Des évaluations plus approfondies des risques – réalisées avec les autorités de transports – sont nécessaires

Le spectre d'une utilisation des conteneurs pour acheminer des armes NRBC a motivé une action internationale visant à renforcer la sûreté de la chaîne de transport conteneurisé. De sérieuses questions demeurent quant à la capacité et/ou la volonté des terroristes d'utiliser le conteneur comme mode de livraison d'armes NRBC. Ces questions devraient à tout moins faire l'objet d'un examen plus approfondi dans le cadre d'évaluations nationales/internationales des risques d'utilisation de la chaîne de transport conteneurisé à des fins terroristes. Il est important pour les autorités de transport de différencier les risques, car des mesures de sûreté inadaptées peuvent ralentir ou bloquer la circulation des biens aux plans national et international.

La sûreté et la facilité des échanges peuvent aller de pair

Les mesures de sûreté renforcée ne doivent toutefois pas être considérées dans tous les cas comme une obstruction aux activités commerciales légitimes. De fait, certaines d'entre elles contribuent à faciliter les échanges et les coûts de ces mesures peuvent être récupérés, tout au moins partiellement, par une meilleure efficacité dans la chaîne logistique.

Les mesures de sûreté doivent être adaptées aux menaces

Des mesures appropriées doivent être choisies – la radioscopie des conteneurs, la vérification de l'intégrité du conteneur proprement dit, le contrôle de l'accès aux conteneurs, le suivi des conteneurs et l'évaluation des risques pour les conteneurs d'après l'analyse de données à caractère commercial –, pour faire échec aux menaces de détournement de conteneurs ou de leur utilisation comme "cheval de Troie". Toutes ces mesures ne sont pas également adaptées ; celles qui pourront être efficaces dans un scénario ne le seront pas nécessairement dans l'autre.

Les autorités de transport disposent d'importants instruments d'action

Les autorités de transport doivent utiliser des instruments d'action dont elles disposent pour renforcer la sûreté de la chaîne de transport conteneurisé :

- Elles doivent établir les règles relevant de leur compétence applicables à la manutention des conteneurs par les opérateurs, afin d'introduire des critères de sûreté et de définir des procédures en ce qui concerne l'accès aux conteneurs, leur intégrité et leur suivi.
- En tant que "contrôleur" d'accès au marché du transport de marchandises par le biais des contrôles réglementaires ainsi que de l'agrément des entreprises de transport, les autorités de transport doivent également adopter des critères de sûreté dans le processus d'immatriculation des véhicules et d'agrément des opérateurs et des personnels, et contrôler la conformité continue à ces critères de sûreté.

- Enfin, elles doivent communiquer aux services douaniers des informations relevant de leur compétence, sur les opérateurs qui pourraient se révéler utiles dans le processus de vérification des conteneurs.

Dans la mise en œuvre des mesures ci-dessus, les autorités des transports devraient être guidées par les principes suivants :³

*Principes directeurs
pour sécuriser
la chaîne de
transports
conteneurisés ...*

Intégrité des conteneurs

Étant donné qu'ils sont les principaux acteurs ayant un contact "réel" avec le contenu des conteneurs, c'est aux chargeurs et/ou aux opérateurs qui emportent les conteneurs qu'incombe le rôle principal dans la sécurisation de la chaîne de transport conteneurisé.

Les chargeurs et/ou les opérateurs qui emportent les conteneurs doivent suivre les procédures de sûreté établies, dresser une liste vérifiable des mesures de sûreté et veiller à ce que le conteneur soit, au minimum, protégé par un scellé mécanique ultra sûr.

Les technologies de scellement électronique ne sont pas encore commercialement prêtes à être utilisées dans le réseau mondial de manutention des conteneurs, en raison essentiellement de la multiplicité des normes d'exploitation concurrentes et incompatibles qui y prévalent. Ces conflits finiront sans aucun doute par se résoudre, mais d'ici là, les autorités de transport et/ou les services douaniers ne devraient pas imposer l'utilisation de scellés électroniques.⁴

Accès aux conteneurs

C'est dans les cours de triage, les haltes et les parkings routiers, et dans les terminaux d'expédition et de chargement que les conteneurs sont le plus exposés. La sécurisation de ces zones est donc essentielle dans la mesure du possible. En outre, il convient de réduire la durée des arrêts dans les terminaux en rationalisant et en optimisant le processus de manutention des conteneurs.

3. Pour une description détaillée de ces principes, voir le rapport complet sur la Sûreté des conteneurs à travers les modes [CEMT/CM(2004)22].

4. Il convient d'établir une distinction nette entre, d'une part, les données relatives au scellé électronique qui intéressent la sûreté (état du scellé et numéro du conteneur) et, d'autre part, les données qui concernent la gestion de la chaîne logistique (bordereau d'expédition, chargeur, identité du destinataire, etc.). Les données qui intéressent la sûreté devraient à terme devenir obligatoires, mais non celles qui concernent la gestion de la chaîne.

Afin de minimiser les risques d'accès non autorisés, il convient de sécuriser ces installations multimodales sur le plan matériel. L'accès aux zones de sécurité devrait être subordonné à un contrôle d'accès par identification formelle des employés et des visiteurs et ces zones devraient être sous surveillance constante.

Les opérateurs de transport doivent vérifier la fiabilité de leurs employés selon des critères de sûreté. Ils devraient aussi vérifier les uns auprès des autres les antécédents du personnel qu'ils envisagent de recruter en conformité avec les lois nationales et développer des protocoles concernant l'accès aux conteneurs des candidats présentant un risque important du point de vue de la sûreté.

Traçage des conteneurs

Le traçage des conteneurs ne doit pas nécessairement être centré sur les données en temps réel mais plutôt en "temps opportun". Les autorités de transport doivent veiller à ce que les organismes publics compétents aient accès à ces données en tant que de besoin.

Lorsque les systèmes de traçage en temps réel sont indiqués, ils ne devraient pas être utilisés sans un système "traditionnel" de traçage et de contrôle par goulets d'étranglement en complément.

Coopération avec les services douaniers : radioscopie des conteneurs et documentation commerciale

La vérification et la radioscopie des conteneurs sont des opérations complémentaires mais différentes. La vérification de la totalité des conteneurs est possible, mais pas la radioscopie.

Les autorités de transport doivent prêter leur concours aux douanes pour la vérification des conteneurs en veillant à ce que celles-ci disposent de l'information confidentielle (concernant les opérateurs de transport, les titulaires de licences, etc.) nécessaire à l'évaluation des risques des conteneurs en conformité avec la loi nationale.

Les autorités de transport devraient aussi militer en faveur du concept de communication de renseignements préalables aux douanes et de l'utilisation d'une référence unique de l'envoi par les opérateurs de transport.

RECOMMANDATIONS ADRESSÉES EXPRESSÉMENT AUX AUTORITÉS DE TRANSPORT TERRESTRES ET MARITIMES

Les Ministres ont adopté d'un commun accord un certain nombre de recommandations pour améliorer la sûreté des transports qui présenteraient également des avantages pour l'amélioration de la sûreté du transport conteneurisé. Détaillées ci-après, ces recommandations doivent être mises en œuvre et les initiatives actuelles, améliorées.

*Recommandations
pour la
mise en œuvre...*

Par exemple, l'application de la Déclaration ministérielle de la CEMT relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports, adoptée par les Ministres en 2002, contribuera dans une large mesure au renforcement de la sûreté de la chaîne de transport conteneurisé terrestre. Plus précisément, les Ministres sont convenus :

- De promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sécurité dans le secteur des transports, en collaboration avec d'autres organes compétents de leurs Etats.
- De partager autant que faire se peut avec d'autres Etats, l'expérience acquise et les pratiques exemplaires mises en œuvre, en matière de sûreté des transports et de lutte contre le terrorisme afin d'améliorer la compréhension et la coopération dans ce domaine.
- De soutenir l'évaluation nécessaire des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence aux niveaux tant unimodal et intermodal que régional et local.

Les Ministres ont également adopté, à la réunion du Conseil de 2001, des conclusions sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports, qui prévoient la désignation de points de contact dans les ministères pour traiter toutes les questions relatives à la délinquance et à la sûreté. A ce stade, certains ministères semblent avoir donné suite à ces conclusions, mais beaucoup d'autres non. Ceci continuera à être important, étant donné que les problèmes de sûreté persisteront comme problèmes pour les ministères des transports et plus généralement les gouvernements, dans un avenir proche.

En outre, la Résolution n° 97/2 de la CEMT relative à la délinquance et à la fraude dans les transports internationaux contient des dispositions qui peuvent être adaptées pour contrer les menaces terroristes dans la chaîne de transport conteneurisé. ⁵

La création d'un groupe de travail intergouvernemental pour mettre en œuvre une stratégie commune en matière de sûreté du transport conteneurisé faciliterait la coordination nécessaire entre les autorités de transport, les douanes et les services de police et de sûreté. Cette "Task Force" pourrait être établie dans le contexte plus large d'une coordination intergouvernementale des questions de sûreté à travers le secteur des transports, conformément aux recommandations détaillées dans la *Note Politique et le Projet de Déclaration sur la Sûreté et le Terrorisme dans le secteur des transports* CM(2004)5.

Sur le plan maritime, le cadre d'application obligatoire que constituent la convention SOLAS et le code ISPS régit déjà les mesures de sûreté applicables aux navires hauturiers exploités sur les lignes internationales et aux ports intervenant dans les échanges internationaux. Cependant, d'aucuns craignent que la date limite du 1^{er} juillet 2004 fixée pour la mise en conformité au code ISPS n'ait pas été prise suffisamment au sérieux par certains exploitants de navires et/ou ports. Les autorités maritimes devraient à tout le moins :

- Veiller à ce que les ports et les navires relevant de leur compétence se conforment aux conditions du code ISPS d'ici à la date limite, qui se rapproche rapidement. En outre, elles devraient tout mettre en œuvre pour s'assurer que la mise en conformité soit effective, et non "sur papier" seulement.
- S'assurer de la stricte conformité au code ISPS des navires entrant dans leur port après le 1^{er} juillet 2004.

5. Cette Résolution recommande notamment aux ministères des Transports :

- D'établir des contacts plus étroits avec la police et les autorités douanières ainsi qu'avec les organisations professionnelles pour faire en sorte que l'échange d'informations sur les faits délictueux ou criminels, les tendances de la criminalité et les malfaiteurs ait lieu en tant que de besoin.
- De vérifier que les opérateurs auxquels sont accordées des licences et autorisations sont de bonne foi et n'ont pas d'antécédents judiciaires concernant des délits perpétrés sur des véhicules ou des marchandises.
- De tenir à jour des renseignements sur les multirécidivistes, de leur retirer leur licence ou de leur refuser des autorisations.
- De dispenser des informations et des conseils aux opérateurs sur les moyens d'éviter les vols, sur les pratiques sûres, sur les itinéraires recommandés, sur les aires de stationnement placées sous surveillance et sur les précautions à prendre.
- D'encourager la création d'aires de stationnement et de centres de fret pour les camions et les unités de chargement (conteneurs, remorques, caisses mobiles) placés sous surveillance et sûrs. Les normes de protection de ces sites doivent être définies en fonction de niveaux ou de critères établis d'un commun accord.

- Faire en sorte que les dispositions de base du code ISPS s'appliquent également aux navires et aux ports qui ne sont pas couverts par le code (comme cela s'est déjà fait dans certains pays). Dans ce contexte, il sera essentiel d'assurer la coordination avec les navires fluviaux non visés par le code, en particulier dans les régions d'interface entre voies navigables intérieures, mer et ports.
- Les pays Membres de la CEMT qui ne font pas partie de l'UE devraient envisager d'appliquer eux aussi les dispositions pertinentes du règlement de l'UE [COM(2003)229] afin de contribuer à assurer la sûreté globale du transport maritime européen.
- Par ailleurs, chaque pays pourrait envisager d'étendre l'application du Code ISPS, actuellement limitée aux installations portuaires et aux terminaux, à l'ensemble de la zone portuaire et aux zones adjacentes ayant une incidence directe ou indirecte sur le port (par exemple, installations ferroviaires, entrepôts). Cette démarche est formulée dans la proposition de Directive du Parlement Européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté des ports [COM(2004)76/Final].

Déclaration disponible en ligne :
www.cemt.org/online/council/indexfr.htm

LEVÉE DES ENTRAVES AU PASSAGE DES FRONTIÈRES

[CM(2004)7]

NOTE POLITIQUE

Les arrêts en frontière rallongent la durée des transports et augmentent de ce fait non seulement le coût de ces transports mais également ceux des produits ainsi acheminés. Ils sont donc un élément important de la compétitivité des modes de transport les uns par rapport aux autres mais aussi des différentes économies nationales sur un marché de plus en plus global et concurrentiel. Selon le Forum Economique Mondial les coûts liés aux passages des frontières représenteraient au niveau mondial 85 milliards de dollars par an, soit 1,2% de la valeur totale du commerce international et entre 5 et 10% du prix final des marchandises.

Conscient de l'importance du problème, le Conseil des Ministres de la CEMT a demandé à être saisi régulièrement de cette question. C'est ainsi que pas moins de six rapports sur la levée des entraves au passage des frontières lui ont déjà été soumis. Sur la base de ces documents, le Conseil des Ministres a adopté par le passé plusieurs Résolutions sur la levée des entraves, notamment les Résolutions n° 50 de 1984, n° 94/5 et n° 99/2 ainsi qu'une Résolution plus spécifique n° 2002/3 sur la simplification des procédures pour la délivrance des visas aux conducteurs professionnels ; toutes ces Résolutions font partie de l' "Acquis CEMT" avalisé par le Conseil des Ministres en 2003 à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de la CEMT.

Conformément au mandat du Conseil qui a ainsi souhaité être régulièrement tenu informé de l'évolution du problème des franchissements de frontières, il a paru opportun de rédiger un nouveau rapport et de le présenter à la session de Ljubljana. L'élargissement à compter du 1^{er} mai 2004 de l'Union Européenne constitue en effet un événement essentiel à cet égard dont il convient dès à présent d'examiner les conséquences prévisibles sur les conditions de franchissement des frontières en Europe.

LA SITUATION ACTUELLE

Le rapport [document CEMT/CM(2004)23] fait ressortir que la situation des passages aux frontières est sensiblement différente selon les pays mais que trois éléments majeurs ont actuellement des répercussions sur les conditions de franchissement des frontières et continueront de peser fortement sur ces conditions dans les prochaines années :

- L'élargissement de l'Union Européenne et les conditions d'application et d'extension de l'accord de Schengen.
- La création relativement récente de nouveaux Etats et donc de nouvelles frontières à la suite de la disparition de l'URSS et de l'éclatement de l'ancienne Yougoslavie.
- La globalisation des échanges et leur extension à l'ensemble du continent européen après la chute du rideau de fer.

Face aux difficultés engendrées par le passage des frontières, les Etats membres de la CEMT ainsi que le montre le rapport, ont pris un certain nombre de mesures pour appliquer les recommandations contenues dans la Résolution n° 99/2 ainsi que, dans une bien moindre mesure, dans la Résolution n° 2002/3. Les actions les plus significatives à cet égard concernent la modernisation des installations frontalières et le renforcement de la coopération entre les administrations de contrôle des différents pays.

Il n'en demeure pas moins que les résultats obtenus sont encore à ce jour très insuffisants ainsi qu'en attestent les temps moyens nécessaires pour le passage des frontières. Ces temps sont en effet encore particulièrement élevés aux frontières externes de la CEI où ils peuvent atteindre dans les cas extrêmes, jusqu'à 48 heures pour les transports routiers et jusqu'à 60 heures pour les chemins de fer. La situation est également très insatisfaisante dans les Balkans où la création de plusieurs nouveaux Etats a eu pour conséquence l'instauration très rapide de contrôles douaniers et de police sur des sites encore mal équipés et avec un personnel peu expérimenté. Si en Europe Centrale, l'élargissement de l'UE devrait à terme réduire l'ampleur des importants problèmes encore constatés (jusqu'à 15 heures d'attente pour les camions et 6 heures d'attente pour les trains en certains points-frontières), il ne fait aucun doute qu'à l'inverse le déplacement des frontières extérieures de l'UE et, à terme, de l'espace Schengen à la suite de nouvelles adhésions, risque de se traduire par un renforcement des contrôles à ces frontières et donc une augmentation sensible des temps d'attente si des mesures appropriées ne sont pas rapidement prises.

LES OBSTACLES AU FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES

L'analyse des entraves actuellement observées au passage des frontières révèle que les principaux problèmes constatés se situent à trois niveaux :

- Au niveau des procédures de contrôle mises en œuvre qui constituent sans nul doute le principal obstacle à la fluidité des trafics en raison notamment de :
 - la complexité des procédures de contrôle et les modifications sans préavis apportées aux réglementations en vigueur ;
 - le recours insuffisant à des contrôles ciblés fondés sur l'analyse des risques et à des systèmes automatisés de dédouanement ;
 - le manque de coopération entre les administrations de contrôle des différents pays et la mise en œuvre encore trop peu fréquente de contrôles conjoints ;
 - la lourdeur des procédures de contrôle technique ferroviaire ;
- Au niveau des infrastructures où, en dépit de certaines améliorations financées notamment par des programmes internationaux (fonds UE, programmes TTFSE et TTFSC de la Banque Mondiale ...), force est de constater :
 - le sous-équipement de certains postes frontaliers situés dans des Etats récemment créés ainsi qu'aux futures frontières externes de l'UE ;

- l'insuffisance des systèmes de communication et de transmission frontalière de données entre tous les acteurs du passage des frontières, notamment entre les autorités de contrôle des différents pays et entre les opérateurs ferroviaires ;
- l'absence d'interopérabilité des matériels (et personnels) ferroviaires qui provoque un changement quasi généralisé des locomotives aux frontières alors même que parfois les conditions techniques d'interopérabilité sont pourtant remplies ;
- Au niveau du personnel où l'on peut observer :
 - un manque de qualité et de formation de ce personnel ;
 - une motivation insuffisante et donc une productivité souvent très faible de ce personnel ;
 - un comportement éthique discutable de celui-ci qui a pour conséquence d'importants phénomènes de corruption et de contrebande dont l'ampleur est attestée par les nombreuses observations formulées à cet égard par les Etats membres dans leurs réponses à l'enquête menée par la CEMT.

Les actions recommandées

Face aux entraves encore importantes qui affectent certains passages aux frontières dans la zone géographique couverte par la CEMT, il semble opportun de poursuivre et de développer les actions visant à faciliter ces passages, en agissant en priorité sur les points frontières situés sur les corridors paneuropéens de transport. A cette fin, il apparaît donc extrêmement souhaitable que les Ministres des transports réunis à Ljubljana, à l'occasion de la session du Conseil des Ministres de la CEMT et en adoptant les Recommandations d'action reproduites ci-après :

- Réitèrent leur engagement de mettre en application les mesures recommandées dans de précédentes Résolutions de la CEMT relatives à la levée des entraves aux frontières.
- Mettent l'accent sur la mise en œuvre souhaitable de certaines mesures non expressément mentionnées dans les Résolutions précédentes.
- Entreprennent les actions nécessaires auprès de tous les autres Ministres compétents.
- Agissent pour la ratification et/ou l'application de certains(es) conventions / accords / résolutions préparés sous l'égide de la CEE-ONU pour faciliter les passages aux frontières.

Recommandations sur la levée des entraves au passage des frontières

Les Ministres des Transports de la CEMT, réunis à Ljubljana les 26 et 27 mai 2004 :

REITÈRENT leur engagement de mettre en application les mesures recommandées dans les Résolutions n° 99/2 et n° 2002/3, notamment celles qui jusqu'ici n'ont été que peu suivies d'effets telles la généralisation des contrôles sur la base des techniques d'analyse des risques, la nomination d'un agent gestionnaire unique supervisant l'ensemble des opérations de contrôle à chaque poste frontalier ou la délivrance de visas à multiples entrées pour les conducteurs professionnels, afin d'atteindre les objectifs convenus au niveau international en matière de réduction de la durée des formalités et des contrôles : réduction de 50% du temps d'attente pour les transports routiers avec pour objectif général de ne pas dépasser une heure d'attente conformément à la Résolution n° 99/2 de la CEMT ; limitation à 60 minutes (30 minutes pour chaque pays frontalier) des temps d'arrêt des trains-navettes aux frontières selon les recommandations de la Résolution n° 248 du Comité des Transports Intérieurs de la CEE-ONU.

METTENT ÉGALEMENT L'ACCENT sur la mise en œuvre souhaitable de certaines mesures non expressément mentionnées dans les Résolutions précédentes mais préconisées dans le rapport CEMT/CM(2004)23, à savoir :

- Les actions visant à promouvoir le libre accès au marché pour les transports routiers et le développement de la concurrence entre les exploitants ferroviaires avec la possibilité pour ceux-ci d'effectuer des transports internationaux de bout en bout sous leur seule responsabilité commerciale.
- Le développement de l'interopérabilité des matériels ferroviaires en suivant en ce domaine une approche cohérente avec celle de l'Union Européenne et, en attendant la réalisation effective d'une interpénétration de ces matériels, la généralisation du régime de remise en confiance des wagons.
- La modernisation des postes frontaliers situés aux frontières externes de l'UE élargie et de la CEI ainsi que dans les Balkans en veillant tout particulièrement à les doter de voies d'accès et de parkings suffisamment dimensionnés ainsi que des équipements informatiques appropriés.
- La création de files d'attente spécifiques pour les véhicules routiers circulant en transit ou à vide, et l'application de procédures spécifiques pour le trafic en transit.
- Le déploiement de systèmes transfrontaliers d'information et de transmission de données.

- L'harmonisation et la réduction, si possible, des restrictions de circulation imposées aux poids lourds.
- Le rapprochement des régimes juridiques CIM (Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer, COTIF) et SMGS (Convention concernant le trafic international de marchandises par chemin de fer, OSJD) applicables aux transports internationaux ferroviaires.
- Le développement d'une stratégie multilatérale cohérente et harmonisée pour lutter contre l'immigration clandestine.
- La formation des personnels de contrôle et la revalorisation de leur métier, y compris au niveau de leur rémunération.
- La lutte contre la corruption et les pratiques illégales, y compris grâce à l'emploi de systèmes informatisés et automatisés de dédouanement.

CONVIENNENT d'entreprendre les actions nécessaires auprès de tous les autres Ministres compétents (notamment en matière de douane et de police) pour mettre en œuvre tant les mesures recommandées dans les Résolutions nos. 99/2 et 2003/3 que celles préconisées dans le rapport CEMT/CM(2004)23, et développer une stratégie globale cohérente pour lever les obstacles au passage des frontières.

DÉCLARENT LEUR INTENTION D'ŒUVRER pour que leurs gouvernements ratifient et/ou mettent en application les conventions/accords/résolutions préparées sous l'égide de la CEE-ONU pour faciliter les passages des frontières, notamment :

- La Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, y compris sa nouvelle annexe 8 qui comporte des dispositions spécifiques sur la délivrance des visas pour les conducteurs professionnels, le contrôle technique des véhicules (avec l'acceptation du certificat international de contrôle technique) et l'instauration d'un certificat international de pesée des véhicules.
- La Résolution d'ensemble sur la facilitation du transport routier international (RE.4).

CHARGENT le Comité des Suppléants de suivre la mise en œuvre de ces recommandations et de lui faire rapport d'ici à 2008.

Déclaration disponible en ligne : www.cemt.org/online/council/indexfr.htm

POLITIQUES NATIONALES EN MATIÈRE DE CYCLISME POUR LE TRANSPORT URBAIN DURABLE

[CM(2004)11]

NOTE POLITIQUE

Introduction

Le présent rapport a pour objet de brosser un panorama général des politiques adoptées à l'échelon national pour promouvoir l'usage du vélo, que l'on considère de plus en plus comme un mode de transport propre et favorable au développement durable dans les zones urbaines. Le rapport est fondé sur les informations communiquées par 21 pays Membres et Membres associés de la CEMT en 2002 et 2003.

Alors que l'usage de la voiture continue de s'accroître, celui de la bicyclette semble demeurer stable, en général, avec quelques variations minimales. La part modale du vélo diffère d'un pays à l'autre : elle se situe entre environ 5 et 10 % du total des déplacements en Europe occidentale, tandis qu'elle est de l'ordre de 1 à 5 % dans les pays d'Europe centrale et occidentale. Deux pays sortent du lot sur ce plan et affichent des parts modales beaucoup plus élevées : les Pays-Bas (27 %) et le Danemark (18 %). Au Japon aussi, le vélo occupe une place remarquable dans le partage modal, puisque sa part y atteint 14 %. En revanche, dans les villes d'Amérique du Nord, la part de ce mode reste relativement faible, même si elle va en augmentant.

Le vélo présente de nombreux avantages pour se déplacer à courte distance dans les zones urbaines : il est respectueux de l'environnement – il ne produit ni émissions ni nuisances sonores – et procure une mobilité efficace par rapport au coût, outre qu'il permet d'améliorer la condition physique et la santé grâce à un exercice régulier.

En revanche, son usage se heurte à des obstacles réels et supposés qui – sauf dans quelques rares pays – marginalisent quelque peu son rôle dans les agglomérations. Ces obstacles sont notamment la vulnérabilité des cyclistes en cas d'accident dans la circulation de véhicules motorisés, le vol de bicyclettes, l'augmentation des distances à parcourir en raison de l'étalement urbain, une image socialement défavorable, les conditions météorologiques et la topographie.

Le vélo est de plus en plus considéré comme un mode de transport propre et favorable au développement durable dans les zones urbaines

Avantages et obstacles de l'utilisation du vélo

Cadre d'action et dispositif institutionnel

Les politiques concernant le cyclisme nécessitent l'intégration et la coordination avec les autres politiques

Les politiques et mesures en faveur du vélo ne suffisent pas, à elles seules, pour instaurer des déplacements durables dans les villes. Elles constituent cependant un élément important des trains de mesures conçus pour améliorer la durabilité de l'ensemble du réseau de transport. L'intégration et la cohérence des politiques concernant le vélo avec celles qui visent l'aménagement du territoire, l'environnement, la santé physique et les finances sont essentielles, c'est pourquoi il est indispensable d'assurer la coordination entre les différents acteurs concernés par l'usage de la bicyclette et des objectifs des politiques de promotion du vélo.

L'engagement au niveau national joue également un rôle important eu égard à la mise en place du cadre politique approprié

Si les autorités régionales et locales sont au premier chef responsables de la planification détaillée et de l'application des politiques en faveur de la bicyclette, l'engagement au niveau national joue également un rôle important eu égard à la mise en place du cadre juridique, réglementaire et financier approprié pour que la mise en œuvre des initiatives en la matière soit couronnée de succès.

Politiques et plans nationaux en faveur du vélo

Les pays sont de plus en plus nombreux à mettre au point des plans, des stratégies et des politiques en faveur du vélo

Les pays sont de plus en plus nombreux à mettre au point des plans, des stratégies et de politiques en faveur du vélo. L'approche de la question à l'échelon national diffère selon les pays : certains ont un plan distinct et spécifique de promotion de la bicyclette au niveau national, tandis que d'autres intègrent les politiques en la matière dans des plans nationaux concernant les transports, l'environnement ou la santé. Dans beaucoup de pays, ce sont encore exclusivement les autorités régionales et locales qui sont compétentes pour promouvoir le vélo et l'engagement à l'échelon national est faible.

Les objectifs des politiques en faveur de l'usage de la bicyclette relèvent de plusieurs domaines, notamment les transports, l'aménagement du territoire, la sécurité, l'environnement et la santé. Par conséquent, les politiques et le processus de planification font intervenir un large éventail d'acteurs, dont des organismes publics nationaux, régionaux et locaux, des organisations non gouvernementales et des associations de cyclistes, ainsi que l'industrie. Dans plusieurs pays, le ministère des Transports joue un rôle moteur pour assurer la coopération et la coordination avec les organismes concernés par la planification des politiques.

Problèmes rencontrés dans la définition des politiques nationales

Quoique l'action en faveur des déplacements à bicyclette progresse dans plusieurs pays, le processus de planification et de mise en œuvre des politiques en la matière connaît des difficultés persistantes.

Il existe encore des problèmes à résoudre

En premier lieu, l'usage du vélo occupe toujours une place quelque peu marginale dans les débats sur la politique des transports dans nombre de pays et l'affectation des crédits budgétaires nationaux en témoigne. Deuxièmement, comme les politiques en faveur de la bicyclette répondent à un large éventail d'objectifs et font intervenir de nombreux acteurs, l'absence de coordination horizontale et verticale peut fausser la planification des politiques et dresser des obstacles à la mise en œuvre. Troisièmement, la vulnérabilité des cyclistes dans la circulation automobile suscite des craintes sur le plan de la sécurité. Quatrièmement, les connaissances techniques ne sont pas toujours suffisantes et, en conséquence, il arrive souvent que les infrastructures – même celles dédiées aux bicyclettes – soient mal conçues ou de qualité médiocre. Cinquièmement, il est difficile de mettre en place l'infrastructure cyclable appropriée par manque d'espace. Enfin, le vélo a souvent une image qui ne correspond pas tout à fait à la réalité – il est souvent perçu comme étant seulement un sport, une activité de loisir ou d'enfant, et non un mode de transport.

De nombreux pays essaient de mieux comprendre ces barrières. Les autorités nationales de plusieurs pays ont contribué à surmonter ces obstacles en mettant en place une politique engagée et un soutien financier aux autorités locales et régionales et des actions de communication publique.

Utilité de l'engagement national

Aux Pays-Bas et au Danemark, la bicyclette est l'un des principaux moyens de déplacement dans les villes et ce, en partie du moins, grâce au soutien résolu dont elle a durablement bénéficié de la part de leurs administrations nationales.

L'État peut favoriser la mise en œuvre de politiques en faveur du vélo en créant un cadre d'action national et en dispensant les aides financières appropriées

Les enquêtes effectuées auprès des autorités locales dans le cadre de l'étude de la CEMT ont révélé que l'État peut favoriser la mise en œuvre de politiques en faveur du vélo dans les collectivités locales par plusieurs moyens, et notamment en développant une stratégie qui définit les

instruments juridiques et réglementaires nécessaires pour une utilisation sûre et efficiente de la bicyclette et en dispensant les aides financières appropriées – surtout pour le développement des infrastructures et installations cyclables. Il est à noter que les investissements en faveur de l'infrastructure dédiée aux bicyclettes peuvent être considérablement moins onéreux que ceux prévus pour d'autres types de transports (e.g. transports motorisés, transports publics).

Conclusions

Une démarche nationale à l'égard des politiques en faveur du vélo peut se révéler très efficace

Une démarche nationale à l'égard des politiques en faveur du vélo – qu'elle se présente dans un document spécifique ou fasse partie d'un plan plus général des transports – peut se révéler très efficace pour que les administrations nationales encouragent l'usage de la bicyclette dans les zones urbaines. Conçu en fonction des particularités d'un pays, un cadre d'action national peut devenir une base intégrée commune à divers secteurs et niveaux d'administration pour l'élaboration et la mise en œuvre à long terme de politiques de promotion de la bicyclette.

Un cadre d'action national en ce domaine peut :

- Articuler des objectifs et des cibles communs avec un ensemble de mesures spécifiques, intégrées et coordonnées entre les différents ministères et organismes nationaux (horizontalement), ainsi qu'entre autorités nationales, régionales et locales (verticalement), en partenariat avec l'industrie, les associations de cyclistes et d'autres acteurs concernés.
- Témoigner de la volonté et de l'engagement politiques à l'échelon national, ce qui rehausse la priorité des politiques en faveur de la bicyclette.
- Sensibiliser la population aux avantages du vélo en tant que mode de déplacement durable afin qu'elle ne le considère plus comme étant marginal.
- Jeter les bases pour le suivi et l'évaluation par les autorités nationales, régionales et locales de la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo.

Déclaration sur les politiques nationales en faveur du vélo pour des déplacements urbains durables

Les Ministres des pays Membres et Membres associés de la CEMT, réunis à Ljubljana les 26 et 27 mai 2004 :

PRENNENT ACTE des conclusions du *Rapport sur les politiques nationales en matière de cyclisme pour le transport urbain durable*, résumées dans la Note Politique accompagnant cette Déclaration.

RAPPELLENT les *Messages clés pour les gouvernements sur la mise en œuvre des politiques de transports urbains durables* approuvés par les Ministres réunis en Conseil à Lisbonne en 2001 et, en particulier, la recommandation formulée à l'intention des gouvernements nationaux d'établir un cadre national favorable aux transports urbains durables.

S'ACCORDENT à penser que les politiques et les mesures en faveur de l'usage de la bicyclette font *partie intégrante* de la politique de transports urbains, au même titre que celles qui favorisent les transports publics, la maîtrise de l'usage de la voiture et la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports.

RECONNAISSENT que les actions nationales ci-après peuvent promouvoir l'usage du vélo et faciliter la mise en œuvre des mesures dans ce sens dans les zones urbaines :

- Etablir un cadre d'action national intégré en faveur du vélo assorti d'objectifs, de mesures et de cibles clairs en coordination avec d'autres administrations et organismes au niveau national, les autorités locales, les associations de cyclistes et l'industrie.
- Proposer des textes législatifs, des réglementations et des orientations pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques en faveur du vélo aux échelons régional et local.
- Recourir à des instruments financiers et autres pour encourager et faciliter les initiatives des autorités régionales et locales en faveur de la bicyclette.
- Améliorer la sécurité des cyclistes en encourageant la réduction de la vitesse et du volume du trafic automobile, le cas échéant.
- Mener des recherches sur les politiques et les mesures en faveur du vélo et diffuser les connaissances en la matière auprès des autorités locales et d'autres acteurs intéressés.
- Améliorer la collecte de données sur les déplacements à bicyclette et le comportement des cyclistes afin d'approfondir la connaissance de la situation, des tendances et des possibilités concernant l'usage du vélo.
- Suivre les progrès vers la réalisation des objectifs et des cibles chiffrées, et évaluer les résultats de la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo.

DEMANDENT aux Suppléants de passer en revue le travail accompli et l'échange d'expérience sur l'application de ces idées concernant les politiques en faveur du vélo dans les différents pays et d'en faire rapport aux Ministres en temps utile.

Déclaration disponible en ligne : www.cemt.org/online/council/indexfr.htm

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE AU NIVEAU NATIONAL DES MESURES VISANT À AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

[CM(2004)13]

Introduction

Les Ministres réunis en Conseil à Lisbonne en 2001 ont approuvé un ensemble de recommandations conçues pour améliorer l'accessibilité dans tout le système de transport et demandé aux Suppléants de passer en revue les progrès de la mise en oeuvre de ces recommandations⁶. Dans le même temps, les Ministres ont plus précisément préconisé d'élaborer des orientations pour la mise en oeuvre au niveau national de mesures visant à améliorer l'accessibilité des transports⁷.

Le présent rapport répond à ces mandats en définissant un cadre général permettant d'assurer avec succès et durabilité la mise en oeuvre de politiques de transport et l'offre de services accessibles aux personnes handicapées et âgées de même qu'à l'ensemble de la collectivité.

Dans ce contexte, le présent rapport :

- Met en évidence les meilleures pratiques qui se dégagent des initiatives prises au niveau national pour améliorer l'accessibilité du système de transport, ainsi que les efforts déployés pour favoriser la mise en oeuvre efficace de mesures aux niveaux local et régional.
- Recense et évalue les obstacles à la mise en oeuvre – notamment d'ordre institutionnel, financier ou politique.
- Propose des moyens pour surmonter ces obstacles – et, plus précisément, les mesures que les administrations nationales peuvent prendre pour faciliter l'amélioration de l'accessibilité.

Cadre d'action actuel dans les différents pays

La sensibilisation grandissante à l'importance que revêt la mobilité pour les personnes handicapées est, de plus en plus, le fruit de politiques socio-économiques plus générales visant à assurer l'égalité pour tous, notamment les personnes handicapées et âgées, et en même temps un facteur qui contribue à leur application. Dans ces conditions, la politique des transports ne peut être considérée isolément. Pour que son efficacité soit réelle, elle doit faire partie d'un ensemble plus large de politiques et de textes législatifs, intégrant des domaines tels que l'aménagement du territoire, la santé, l'éducation et le social.

Certes, l'élaboration de politiques nationales en matière d'accessibilité s'appuiera probablement toujours plus sur la législation – et de plus en plus souvent sur les textes relatifs aux droits des

6. Résolution d'ensemble N°2001/3 sur les transports accessibles CEMT/CM(2001)15/FINAL/CORR1.

7. Conclusions et recommandations sur le transport et le vieillissement de la population CEMT/CM(2001)14/FINAL.

personnes handicapées – mais elle tiendra sans doute compte aussi d'autres initiatives, par exemple les principes directeurs et les avis n'ayant pas force de loi, la concertation et les aides financières de l'État, ou encore les activités de recherche et de développement financées par le secteur public.

En outre, reconnaissant qu'il est indispensable que tous les niveaux d'administration procèdent à des consultations avec les organisations de personnes handicapées, de nombreux pays ont mis en place des comités consultatifs nationaux dont les missions et les droits reposent sur la législation nationale.

Les défis de la mise en oeuvre des politiques d'amélioration de l'accessibilité

Les pouvoirs publics ont souvent eu des difficultés à faire en sorte que la mise en oeuvre de leurs politiques visant à améliorer l'accessibilité soit efficace. Les politiques nationales en ce domaine ne sont pas élaborées et appliquées en vase clos : elles réclament la participation active des acteurs concernés aux niveaux d'administration locaux et régionaux, l'engagement des organisations de personnes handicapées, le soutien des industries et des entreprises qui doivent les appliquer et, dans nombre de cas, des ressources financières suffisantes. La concertation et la coordination nécessaires facilitent mais à la fois entravent la mise en oeuvre des politiques.

De plus, l'accessibilité est encore dans de nombreux pays un volet marginal de la politique des transports, pris seulement en compte en aval du stade de la prise de décisions stratégiques concernant le secteur des transports. De ce fait, la question du financement nécessaire à l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures et des véhicules est trop souvent envisagée tardivement dans le processus décisionnel.

Bien que le consentement volontaire à se plier aux nécessités de la coordination et de la mise en conformité avec la législation soit préférable à des mesures d'application plus draconiennes, il y a lieu de plaider pour que les pouvoirs publics aient le pouvoir de faire respecter la loi si la nécessité s'en présente.

En outre, faute de détermination et d'engagement politiques à l'échelon national, il est impossible de réaliser les améliorations de l'accessibilité des véhicules et des infrastructures de transport qui s'imposent.

Recommandations pour une meilleure mise en oeuvre des politiques nationales d'amélioration de l'accès aux transports

Plusieurs des recommandations énoncées ci-après ont été approuvées par les Ministres des Transports précédemment. Il est confirmé par le présent document qu'il s'agit d'éléments essentiels pour une mise en oeuvre efficace des politiques nationales visant à améliorer l'accessibilité. Il est préconisé de :

- Admettre qu'une législation efficace sur des transports accessibles doit se fonder sur une connaissance approfondie – étayée par des recherches et des consultations – des besoins des personnes handicapées. La participation de ces dernières au processus est fondamentale, au même titre qu'une concertation effective entre l'administration nationale et les organisations représentatives des personnes handicapées.
- Reconnaître que la législation anti-discriminatoire est un instrument de politique générale et que, dans le cadre de cette politique, l'accès aux services de transport est un élément clé, essentiel pour parvenir à l'intégration complète des personnes handicapées dans la collectivité.
- Veiller à l'efficacité de la coordination entre toutes les parties concernées – les administrations nationales et locales, les personnes handicapées et la profession des transports. La réussite de la mise en oeuvre est tributaire de cette coordination, de mesures financières appropriées et d'un engagement politique sans faille.
- Élaborer des réglementations et des lignes directrices suffisamment précises pour donner aux constructeurs, aux opérateurs et aux autorités locales les informations dont ils ont besoin pour concevoir et mettre en oeuvre des services accessibles, mais le faire de manière à laisser place à des solutions novatrices.
- Faire appel à des moyens efficaces (e.g. incitations et sanctions financières) pour assurer le respect de la loi et de la réglementation.
- Assurer un suivi des services de transport accessibles améliorés et procéder à l'évaluation des résultats obtenus pour mieux éclairer l'action future.
- Reconnaître que pour pouvoir tirer pleinement avantage des transports accessibles, il faut que l'environnement immédiat soit totalement accessible aussi.

En vue d'améliorer la mise en oeuvre à l'échelon national des politiques en faveur de l'accessibilité des transports et d'assurer un suivi des progrès réalisés à cet égard tant au niveau des différents pays que dans le cadre de la CEMT,

Les Ministres sont invités à :

GARDER à l'esprit les engagements antérieurs pris au niveau ministériel dans les documents suivants :

- Résolution d'ensemble N°2001/3 sur les transports accessibles
CEMT/CM(2001)15/FINAL/CORR1.
- Conclusions et recommandations sur le transport et le vieillissement de la population
CEMT/CM(2001)14/FINAL.
- Charte de la CEMT sur l'accès aux services et infrastructures de transport (1999).

PRENDRE NOTE des conclusions du présent rapport.

S'ASSURER que soit créé un mécanisme efficace au niveau national pour que les personnes handicapées soient consultées et impliquées lors de l'élaboration et de la mise en oeuvre des politiques des transports qui les concernent.

VÉRIFIER que les systèmes et les structures sont en place à l'échelon national afin de permettre à tous les acteurs – administrations, prestataires de services de transport et industrie – de collaborer, avec les mêmes priorités, pour mettre en oeuvre les politiques nationales visant une meilleure accessibilité.

RÉFLÉCHIR aux niveaux où il convient de légiférer (européen, national et/ou régional) pour s'assurer que la prise en compte des besoins de transport des personnes handicapées et les réponses à y apporter fassent partie intégrante de la politique des transports.

EFFECTUER un suivi régulier des progrès relatifs à l'application de la législation et des politiques dans ce domaine afin de pouvoir évaluer si elles ont un impact positif sur la mobilité des personnes handicapées.

DONNER leur accord pour la diffusion des recommandations énoncées dans le présent rapport auprès de tous les acteurs concernés dans leur pays et suivre à intervalles réguliers les progrès de leur application.

DÉCIDER que la CEMT assure un suivi, en collaboration avec les pays Membres, de la mise en oeuvre des politiques visant à améliorer l'accessibilité dans l'esprit des présentes recommandations et qu'elle en fasse rapport en temps utile.

Déclaration disponible en ligne : www.cemt.org/online/council/indexfr.htm

PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA CEMT

[CM(2004)8]

CALENDRIER

Tous les trois ans, le Conseil des Ministres fixe un programme triennal de travail pour la Conférence. Le dernier programme de travail qui couvrait la période 2000-2002, a été arrêté par le Conseil des Ministres à Prague lors de sa session de mai 2000. Un nouveau programme de travail aurait donc dû normalement être défini pour la période 2003-2005. Toutefois, lors de cette même session de Prague, le Conseil des Ministres conscient des changements importants qui ont affecté le secteur des transports dans un passé récent ou qui sont susceptibles de le faire dans un avenir prévisible, avait également décidé de lancer une réflexion de fond sur le rôle futur de la CEMT et de se pencher sur l'identité même de la Conférence à l'approche de son cinquantième anniversaire.

Compte tenu de la réflexion ainsi initiée sur l'orientation future de la CEMT, il a donc paru opportun d'attendre le résultat de cet exercice avant d'établir un programme de travail détaillé pour une nouvelle période de trois ans. Cette tâche ayant été menée à bien avec des décisions prises tant au Conseil de Bucarest (2002) que de Bruxelles (2003) qui fixent des lignes directrices pour les activités futures de la CEMT, le temps est donc venu d'établir un nouveau programme de travail. Le programme ainsi élaboré qui couvre la période 2004-2006, est soumis pour adoption formelle au Conseil des Ministres à l'occasion de sa session de Ljubljana en mai 2004.

ORIENTATION GÉNÉRALE

Les réflexions développées durant trois années par le Groupe de Réflexion sur l'orientation future de la CEMT, le rapport sur "l'orientation future de la CEMT : de la vision prospective à la prise de décision" [CEMT/CM(2003)13/Final] adopté par le Conseil des Ministres à Bruxelles ainsi que la Déclaration [CEMT/CM(2003)12/Final] sur le "rôle futur de la CEMT" constituent le cadre de référence pour l'organisation des travaux de la CEMT dans les prochaines années.

Dès la session de Bucarest en 2002, le Conseil des Ministres sur la base d'un rapport intermédiaire du Groupe de Réflexion avait arrêté un certain nombre de recommandations relatives au champ de compétence de la CEMT, à sa couverture géographique, à l'organisation des sessions ministérielles, au statut des actes juridiques de la Conférence, à la coopération avec les autres instances internationales.

L'exercice de réflexion ainsi entrepris est venu à son terme lors de la session du Conseil des Ministres de Bruxelles marquée par deux décisions majeures qui créent un contexte tout à fait spécifique pour la préparation du nouveau programme de travail. Il s'agit :

- D'une part de l'adoption d'une Déclaration qui fixe des lignes directrices pour les travaux futurs de la CEMT.

- D'autre part de l'approbation de la création d'un Centre de Recherche sur les Transports commun à la CEMT et à l'OCDE.

L'ensemble de ces décisions a servi de fondement au programme de travail pour la période 2004 - 2006 et c'est pourquoi, contrairement aux programmes de travail précédents, le présent document se contentera, pour l'orientation générale des activités de la Conférence, de reprendre les principaux éléments contenus dans les textes adoptés à Bruxelles. Ceci implique que le rôle de la CEMT ne donnera pas lieu à un nouvel examen et que le contenu du programme de travail se concentrera autour de l'identification des sujets à traiter et la définition des structures appropriées pour remplir les tâches ainsi déterminées.

Lignes directrices pour les travaux futurs de la CEMT

Dans leur Déclaration sur le rôle futur de la CEMT, les Ministres sont convenus que, dans un monde qui connaît des changements sans cesse plus rapides et plus profonds, qui voit émerger une internationalisation croissante et qui se caractérise par une interconnexion grandissante des activités ainsi que des modes et moyens de déplacement, la CEMT devait continuer à s'adapter aux nouveaux besoins et, surtout, aux évolutions et aspirations futures.

En conséquence et conformément aux Recommandations contenues dans le rapport sur "l'orientation future de la CEMT" [document CEMT/CM(2003)13/Final] présenté lors de la session de Bruxelles, ils ont décidé que :

- Les discussions au sein de la CEMT devaient continuer de se concentrer sur les transports terrestres mais avec une perspective élargie. La CEMT doit encore plus intensifier son approche cohérente et globale du système des transports et, dès lors, étendre la portée de ses travaux au développement et à la promotion de l'intermodalité, à l'examen des interrelations entre les différents modes de transports terrestres (y compris les interconnexions des transports terrestres avec les transports aérien et maritime) et à l'analyse de sujets favorisant le processus de prise de décisions intégrées.
- De même, la CEMT se doit d'assumer l'indispensable prise en compte des dimensions relatives à la sécurité, à l'environnement, à l'énergie et aux aspects sociaux et fiscaux, aux questions posées par le financement des transports et par la tarification de l'usage des infrastructures, aux incidences des nouvelles pratiques commerciales sur la chaîne logistique, à l'évolution de la nature de la délinquance et, dans les limites de ses compétences, aux questions soulevées par le terrorisme. L'organisation interne de la CEMT et les liens qu'elle noue avec le monde qui lui est extérieur, doivent être ajustés pour pouvoir également aborder efficacement le traitement de tels thèmes qui sont de portée globale.
- La CEMT doit consacrer encore plus d'attention que par le passé à la mise en œuvre effective des politiques approuvées et à l'application pratique des mesures décidées en son sein. A cette fin, les Ministres ont demandé que des dispositions de suivi soient prises dans les meilleurs délais.

Les Ministres des Transports ont rappelé que l'un des objectifs initiaux de la CEMT consiste à coordonner et à promouvoir les travaux d'autres organisations internationales s'intéressant aux transports européens. En étant parfaitement conscients des mutations récentes intervenues à l'échelon européen et des évolutions futures qui se manifesteront inmanquablement, les Ministres ont tenu à confirmer cette vocation. Pour ce faire, la CEMT doit renforcer son rôle de pourvoyeur d'idées et d'organisateur de forums de discussions et d'études pour toute question relative à la politique des transports présentant un intérêt commun à un niveau international.

Dans cette perspective, ils ont souligné que :

- La CEMT devait continuer à servir de relais actif entre les Etats membres de l'Union européenne et ceux qui se situent à l'extérieur de celle-ci, estimant qu'il s'agit là de l'une des conditions de base permettant de favoriser un développement paneuropéen aussi harmonieux et intégré que possible. En appui à cette action, la CEMT doit également développer des relations plus étroites avec d'autres organisations régionales réunissant des Ministres des Transports.
- D'une manière générale et privilégiée, les Ministres ont estimé que la CEMT devait resserrer les liens qui l'unissent à l'Union européenne et, tout particulièrement, à la Commission européenne.
- Les Ministres ont été d'avis qu'il était nécessaire de mieux coordonner encore les activités de la CEMT avec celles de la CEE-ONU, la CEMT se concentrant principalement sur son rôle politique et la CEE-ONU sur ses missions et tâches d'ordres juridique et réglementaire.
- Les Ministres tout en se félicitant des coopérations et synergies très positives qui se sont développées depuis 50 années entre l'OCDE (antérieurement OECE) et la CEMT, ont marqué leur volonté de continuer à s'inscrire dans la voie ainsi tracée.
- Ils ont enfin considéré que la CEMT se devait d'améliorer, en les renforçant, ses relations avec ses Membres Associés et ont invité les Ministres des Transports des pays Associés à coopérer avec eux pour donner leur plein effet aux mesures proposées dans cette Déclaration.

Création d'un Centre conjoint CEMT/OCDE de Recherche sur les Transports

Au terme de la Déclaration adoptée à Bruxelles, les Ministres :

- Ont approuvé la création d'un Centre de Recherche sur les Transports commun à la CEMT et à l'OCDE au sein duquel les membres des deux organisations disposeront de droits pleins et égaux. L'objet de ce Centre, à mettre en place si possible dès le début de 2004, consiste à réunir les activités de recherches de la CEMT et celles du Programme de Recherche sur les Transports Routiers de l'OCDE, et à offrir un forum plus large sur le plan international consacré à la recherche sur les transports terrestres avec une nouvelle perspective intermodale ainsi qu'aux discussions qui y sont liées. Les Ministres en attendent des synergies et économies d'échelle, dans le cadre des contributions budgétaires existantes des pays

Membres de la CEMT et de l'OCDE. Les rapports et autres contributions découlant des activités du Centre seront soumis aux Ministres des Transports de la CEMT et des pays Associés à l'occasion de Conseils des Ministres de la CEMT élargis. Les travaux et les conditions de fonctionnement de ce Centre feront également l'objet d'une évaluation régulière en vue d'en optimiser l'efficacité.

- Ont demandé que de nouvelles discussions soient entamées avec les pays Associés ainsi qu'avec l'OCDE afin de déterminer s'il ne serait pas ultérieurement opportun d'envisager des formes d'intégration plus poussées des activités de transport.
- Ont décidé que, lors de la session ministérielle prévue au printemps 2005, des rapports leur seraient présentés, portant à la fois sur l'évaluation de l'expérience concernant le Centre conjoint de Recherche et sur les résultats de l'examen relatif à l'opportunité d'envisager des formes de coopération plus poussées.
- Ont noté que, sur le plan juridique, la création avec l'OCDE d'un Centre conjoint de Recherche sur les Transports ne nécessite pas de modifications du Protocole de la CEMT. Ils conviennent toutefois d'examiner l'opportunité de réviser ce Protocole à la lumière des décisions qu'ils seront amenés à prendre en 2005.

La décision de principe du Conseil des Ministres s'est trouvée confortée par la Résolution adoptée par le Conseil de l'OCDE le 26 juin 2003 qui a ainsi marqué son accord pour la création d'un Centre conjoint CEMT/OCDE de Recherche sur les Transports. Dans ce document il est notamment précisé que le Centre aura pour mission de promouvoir le développement économique et de contribuer aux améliorations structurelles des économies de l'OCDE et de la CEMT par des programmes en coopération de recherche sur les transports couvrant tous les modes de transport terrestre et leurs liaisons intermodales dans un contexte économique, social, environnemental et institutionnel élargi. Il est également indiqué qu'un programme de travail devra être établi pour ce Centre qui reflète les intérêts des Membres aussi bien de la CEMT que de l'OCDE ; ce programme utilisera comme base le projet de programme de travail pour la période 2004 à 2006 du Comité de direction RTR et le projet de programme du Comité de Recherches Economiques de la CEMT.

La création du Centre conjoint de Recherche, effective depuis le 1er janvier 2004, ne pouvait manquer d'avoir des répercussions sur le nouveau programme de travail de la CEMT.

Du fait de la composition spécifique des pays participant aux activités du Centre ainsi créé, le programme de travail de cette instance qui a été formellement adopté par le Comité directeur CEMT/OCDE du Centre, fait l'objet d'un document séparé afin de faciliter son adoption par le Conseil des Ministres élargi. La partie traditionnellement consacrée aux activités de recherches économiques de la CEMT est naturellement intégrée dans ce document spécifique puisqu'elles relèvent désormais de la compétence du Centre conjoint. Le document spécifique ainsi élaboré d'une part présente les orientations stratégiques du programme de travail du Centre conjoint de Recherche et, d'autre part, décrit de manière détaillée les projets et activités de ce Centre.

PRIORITÉS

Les priorités telles qu'elles ont été fixées par les Ministres à Bruxelles sont centrées autour de deux idées forces :

- L'intégration.
- La durabilité.

L'intégration recouvre l'ensemble des activités liées au processus de transition y compris l'adoption des principes de l'économie de marché, les changements structurels et institutionnels, la définition de politiques de transport adéquates et leur mise en œuvre effective, la convergence vers des normes juridiques communes et des réglementations cohérentes.

La durabilité affecte aussi bien le rôle de forum de discussion de la CEMT que ses activités de recherche. Elle doit déboucher notamment sur l'introduction de nouvelles politiques et de nouvelles pratiques qui permettront au secteur des transports de connaître un mode de développement plus durable ; les mesures à mettre en œuvre à cette fin concernent tant la tarification, les dispositions d'ordre environnemental, la sécurité que la gouvernance proprement dite.

Les deux thèmes centraux ainsi arrêtés par les Ministres sont appelés à constituer le cadre général de référence pour les activités des différentes structures de travail de la Conférence. Ils impliquent que le prochain programme triennal de travail de la CEMT devra avoir un contenu très stratégique en mettant notamment l'accent sur certains sujets transversaux qui représentent les grands défis à venir. Concrètement parlant, les priorités qui ont été identifiées conformément aux orientations générales fixées par le Conseil à Bruxelles sont les suivantes :

- Les conséquences de l'élargissement de l'Union Européenne.
- La mise en place d'un marché paneuropéen des transports.
- Le changement climatique.
- Le vieillissement de la population.
- La sûreté et la sécurité.
- La qualité de service des transports.
- La contribution du secteur des transports à la compétitivité économique.
- La tarification des transports.

Outre les priorités ainsi définies, les Ministres ont également souligné la nécessité de consacrer une attention toute particulière à la mise en œuvre effective des mesures politiques convenues au plan international et notamment des Résolutions de la CEMT.

Enfin les Ministres ont également insisté pour que soient renforcés les liens avec les autres organisations intergouvernementales.

MÉTHODES DE TRAVAIL

Tous les avis convergent pour reconnaître que ce qui fait l'originalité de la CEMT au niveau des méthodes de travail utilisées et des approches développées, doit être préservé. La CEMT doit demeurer avant tout un forum de réflexion caractérisé par une grande flexibilité de ses structures et un juste équilibre entre discussion et décision, l'élaboration d'une position commune sur tous les sujets, par exemple sous forme de Résolution, n'étant pas systématiquement recherchée.

La demande des Ministres de donner la priorité dans les années à venir aux sujets transversaux de caractère stratégique ne peut cependant manquer d'avoir des répercussions sur les méthodes de travail de la Conférence qui jusqu'ici a été marquée par une forte verticalité de ses structures. Afin de répondre aux attentes du Conseil des Ministres, il convient notamment :

- D'élargir le champ d'activité des diverses instances de travail de la CEMT, celles-ci ne devant plus se contenter de consolider le travail existant par la remise à jour régulière des Résolutions antérieures mais étant appelées à développer des approches plus globales tenant compte notamment des sujets transversaux mis en exergue par les Ministres. C'est ainsi, par exemple, que l'ordre du jour de ces instances de travail pourrait comporter régulièrement des points liés à l'intégration et au développement durable.
- D'organiser une meilleure coopération entre les différentes instances de travail de la CEMT. Ceci implique notamment que des réunions conjointes entre ces instances soient organisées pour examiner certains sujets transversaux, que la coopération avec le nouveau Centre conjoint de Recherche soit développée, que les Présidents des différents groupes se rencontrent régulièrement pour discuter de questions d'intérêt commun, que chaque groupe de travail ait la possibilité de solliciter d'autres groupes si cela s'avère nécessaire pour faire avancer un dossier dont le caractère nécessite une approche sous plusieurs angles.
- De dynamiser les groupes de travail :
 - En recherchant une plus forte participation des pays associés afin de rendre plus fructueux l'échange d'informations et d'expériences.
 - En renforçant la coopération avec les autres organisations intergouvernementales conformément aux principes fixés dans l'échange de lettres réalisé lors de la session ministérielle de Bruxelles. A cette fin des activités en coopération pourraient être initiées ainsi que certains changements structurels (rapprochement des instances de travail de diverses organisations, par exemple sous forme de réunions consécutives "back to back" ou conjointes). Il serait, en tout état de cause, opportun que les Présidents des groupes travaillant dans des domaines voisins au sein de différentes instances internationales se concertent régulièrement afin d'éviter les doubles emplois et de créer des synergies. L'ordre du jour des différents groupes de la CEMT devrait également comporter systématiquement un point d'information sur les activités menées dans le même domaine dans d'autres enceintes.

Pour assurer, comme demandé par les Ministres, un meilleur suivi de l'application des Résolutions et des politiques mises en œuvre, les méthodes de travail de la CEMT devraient aussi évoluer. Le recours traditionnel à des enquêtes par le biais de questionnaires demandant des informations sur les mesures mises en œuvre pour l'application d'une Résolution présente des limites ; les renseignements ainsi collectés s'avèrent beaucoup trop généraux pour permettre de porter un jugement pertinent sur la portée réelle des mesures prises. Ces enquêtes générales devraient donc être complétées par des études de suivi plus approfondies et plus spécifiques portant soit sur des sujets extrêmement ciblés, soit sur un pays ou un groupe de pays sous forme notamment de revues par des pairs.

D'une manière générale, les études par des pairs réalisées jusqu'ici ont été jugées extrêmement utiles par les pays qui ont ainsi été audités ou directement impliqués à travers l'équipe des pairs. C'est incontestablement une approche qui doit être poursuivie et même élargie. Il s'agit d'un outil extrêmement précieux pour mettre en lumière les meilleures pratiques et juger de l'efficacité des mesures prises. Toutefois pour en tirer le plus grand profit et mieux valoriser les résultats obtenus, il convient que les groupes de travail concernés soient plus impliqués que par le passé dans le suivi de ces études.

Finalement l'évolution des méthodes de travail devrait également se traduire par la mise en place d'une procédure systématique d'évaluation des travaux des différents groupes. Un tel processus est d'ores et déjà explicitement prévu pour le Centre conjoint CEMT-OCDE de Recherche sur les Transports, le Conseil des Ministres ayant demandé lors de la création de ce Centre à pouvoir examiner en 2005 les résultats obtenus, notamment les synergies et économies d'échelle dégagées à la suite du rapprochement des activités de recherche de l'OCDE et de la CEMT. Les Présidents des groupes de travail de la CEMT sont également convenus de procéder régulièrement à une telle évaluation en examinant non pas seulement la "production" (outputs) des différents groupes mais la valeur réelle de celle-ci (*outcomes*). Cet exercice pourrait servir de point de départ à une évaluation par le Comité des Suppléants des activités des diverses instances de travail de la Conférence. Chaque fois que de nouveaux mandats de travail nécessiteront l'approbation du Comité des Suppléants, les groupes concernés devraient faire rapport à celui-ci sur la manière dont les objectifs fixés ont été atteints ainsi que sur les changements nécessaires et les améliorations à apporter.

STRUCTURES DE TRAVAIL

Les priorités et les méthodes de travail étant ainsi définies, il convient de les concrétiser au niveau des différentes instances de travail étant entendu que les activités développées au travers de ces instances peuvent être de nature essentiellement modale (chemin de fer, transport routier, navigation intérieure ...) ou horizontale (intégration, environnement, accès et inclusion, sûreté et terrorisme ...).

Il existe présentement des structures actives de travail (groupes, Task Force, comité directeur) dans les domaines suivants :

- Intégration.
- Environnement.
- Questions fiscales et financières.
- Intermodalité et logistique.
- Déplacements urbains.
- Accès et inclusion.
- Lutte contre la délinquance et le terrorisme.
- Transport routier.
- Sécurité routière.
- Chemin de fer.
- Statistiques et observation du marché.

D'autres groupes de travail sont actuellement inactifs après avoir par le passé apporté des contributions importantes dans les domaines suivants :

- Transport par voies navigables.
- Nouvelles technologies.
- Tendances du trafic et investissements.

Chacun de ces groupes a établi une liste d'objectifs pour le nouveau programme de travail et fait des propositions quant aux structures les plus appropriées pour les atteindre en mettant notamment l'accent sur la coopération à établir avec les autres instances de travail de la Conférence.

Ces propositions qui sont détaillées dans l'annexe à ce document, peuvent être résumées de la manière suivante :

- **Intégration** : les activités liées à ce thème constituent l'un des domaines prioritaires de travail de la CEMT ; le Groupe sur l'intégration serait remplacé par une Task Force dont les méthodes de travail seraient plus flexibles. L'accent serait mis tout particulièrement sur les pays de la CEI et des Balkans. Dans un premier temps la Task Force se concentrerait sur les problèmes liés à la levée des entraves au franchissement des frontières.
- **Environnement** : le Groupe de travail serait maintenu et poursuivrait sa coopération avec la Direction de l'Environnement de l'OCDE, notamment en organisant régulièrement des réunions conjointes. Le sujet prioritaire retenu concernerait les émissions de CO₂.
- **Questions fiscales et financières** : le Groupe de travail sur les aspects fiscaux et financiers serait maintenu et il devrait mener ses activités en coopération étroite avec le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports (CCRT), l'accent étant particulièrement mis sur une tarification efficiente des transports.
- **Transports routiers** : le Groupe sur le transport routier serait maintenu. Ses travaux porteraient en priorité sur la réforme du contingent multilatéral et sur l'harmonisation des conditions

sociales en s'appuyant sur la définition d'un cadre institutionnel approprié pour le marché des transports routiers au niveau de l'Europe élargie.

- **Transports ferroviaires** : le Groupe sur les chemins de fer serait maintenu et sa coopération avec le Groupe des Transports par chemin de fer de la CEE-ONU serait renforcée avec notamment l'organisation de réunions consécutives "back to back". La priorité serait donnée aux travaux portant sur la réforme des chemins de fer, notamment sur la mise en œuvre de la Résolution sur le développement des chemins de fer européens avec un accent tout particulier sur les questions liées aux redevances d'infrastructure.
- **Transports par voies navigables** : il ne paraît pas opportun de réactiver le Groupe sur les transports par voies navigables dont les derniers travaux remontent à 1989. Des activités sont prévues pour donner suite à la Conférence de Rotterdam mais elles devraient être directement menées par le Secrétariat en liaison avec les autres organisations internationales impliquées. Il est en outre prévu une étude sur les effets environnementaux des voies navigables qui serait entreprise par le Groupe sur les transports et l'environnement.
- **Intermodalité et logistique** : ce Groupe de travail dont la dénomination a été modifiée pour refléter le caractère plus global de ses objectifs, devrait travailler en coopération étroite avec le Groupe sur le transport intermodal et la logistique de la CEE-ONU (organisation de réunions consécutives "back to back"). Ses travaux seraient désormais centrés sur la chaîne de transport tandis que les PECO et les pays de la CEI devraient être intégrés davantage dans le débat sur l'intermodalité et sur le marché des transports intermodaux.
- **Déplacements urbains** : le Groupe directeur sur le transport urbain durable serait maintenu. Il continuerait de focaliser ses activités sur la mise en œuvre des politiques intégrées de transport urbain, en examinant en priorité la manière dont les conclusions du Conseil des Ministres de la CEMT de 2001 sont appliquées dans différents contextes. Ce travail devrait se concrétiser par l'élaboration d'un guide pour une mise en œuvre efficace de ces politiques.
- **Sécurité routière** : le Groupe sur la sécurité routière serait maintenu ainsi que le sous-groupe pour la Communauté des Etats Indépendants (CEI). Le suivi de la mise en œuvre des mesures visant à réaliser l'objectif de réduction de 50% du nombre de tués sur les routes constituerait la priorité pour le Groupe qui devrait également superviser des études par les pairs. Un accent tout particulier sera mis sur les problèmes de la CEI et des pays des Balkans.
- **Accès et Inclusion** : le Groupe de travail serait maintenu et mettrait l'accent sur les problèmes de mobilité des personnes handicapées et âgées. Il œuvrerait également pour que la problématique accès et inclusion soit systématiquement prise en compte au niveau politique et établirait à cette fin une coopération étroite avec les autres instances de travail de la CEMT.
- **Délinquance et fraude** : le Groupe de direction serait maintenu mais ses activités seraient scindées en deux en distinguant celles qui relèvent de la délinquance de celles qui sont liées

au terrorisme, des Task Forces étant établies pour traiter les différents sujets spécifiques. Les travaux continueraient d'être centrés sur l'ensemble de la chaîne de transport et ses points faibles en termes de vulnérabilité. Ils porteraient également sur le compromis à trouver entre le renforcement des mesures de sécurité et l'efficacité des transports.

- **Nouvelles technologies** : il ne paraît pas opportun de réactiver le Groupe sur les nouvelles technologies qui a été mis en sommeil depuis 1998. Le Secrétariat devrait continuer d'assurer une veille dans ce domaine. Certaines applications spécifiques des nouvelles technologies seraient plus particulièrement suivies par les groupes compétents : Groupe sur la sécurité routière (application des nouvelles technologies dans le domaine de la sécurité routière), Groupe sur les aspects financiers et fiscaux (systèmes automatiques de perception des redevances d'usage), Groupe de Direction sur la lutte contre la délinquance et la fraude (technologies d'identification automatique), ainsi que par le Centre conjoint de Recherche sur les Transports.
- **Statistiques et observation du marché** : le Groupe des Experts Statisticiens serait maintenu et continuerait de travailler en étroite coopération avec EUROSTAT et la CEE-ONU par l'intermédiaire du Groupe Intersecrétariat. Pour la collecte des données, un accent tout particulier serait mis sur les statistiques relatives aux investissements, aux accidents de la route et aux indicateurs conjoncturels, ainsi que sur l'amélioration du questionnaire commun. Une plus forte coopération avec les pays associés serait également recherchée.
- **Tendances du trafic et des investissements** : les dernières activités de ce Groupe remontent à 2001. Ce Groupe pourrait être amené à se réunir à nouveau afin de donner une suite aux discussions du Conseil des Ministres sur la révision des corridors paneuropéens. Il pourrait également participer à l'exploitation de l'enquête sur les investissements menée sous l'égide du Groupe des Experts Statisticiens. Enfin il pourrait être amené en temps opportun, si le Comité des Suppléants le juge nécessaire, à se pencher sur les conséquences de l'élargissement de l'UE sur les trafics.

L'examen des propositions précédentes pour la période 2004-2006 doit tenir compte de deux éléments qui peuvent conduire à des ajustements du programme de travail :

- D'une part, les ressources étant limitées, les groupes impliqués directement dans la préparation des sessions ministérielles à venir, sont appelés à être plus actifs que d'autres groupes qui ne sont pas tenus de produire des résultats à une échéance aussi rapprochée.
- D'autre part, les programmes détaillés de travail de la CEMT ont toujours été flexibles et plus étendus que prévu initialement. Il arrive très souvent que de nouveaux thèmes soient rajoutés en cours d'exécution des programmes à la suite de décisions du Conseil, à la demande spécifique de la présidence ou en fonction d'autres besoins politiques.

Il est demandé aux Ministres de :

CONFIRMER les orientations générales telles que fixées pour le programme de travail lors de la session ministérielle de Bruxelles ainsi que les priorités qui en découlent.

APPROUVER les principes relatifs aux méthodes de travail à mettre en œuvre.

ADOPTER le programme de travail de la CEMT pour la période 2004-2006 ainsi que les tâches qui en résultent pour les différentes instances de travail de la Conférence.

PROGRAMME DE TRAVAIL DU CENTRE CONJOINT OCDE/CEMT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

[CM(2004)9]

INTRODUCTION

Le document se présente en deux parties :

- Dans la **partie A** sont exposées les orientations stratégiques du programme de travail du nouveau Comité conjoint de recherche sur les transports, qui ont été revues pour tenir compte des commentaires émis par les membres du Comité lors de leur première réunion en février 2004 ainsi que des commentaires reçus depuis.
- La **partie B** apporte des précisions sur le programme de travail du Comité conjoint de recherche sur les transports (2004-2006). Les suppléants doivent noter que, lors de sa réunion de février, le Comité :
 - A accepté le programme de travail actuel tel que spécifié pour 2004 ainsi qu'une liste préliminaire de projets et activités pour 2005-2006. A cet égard, les projets spécifiés pour 2004 sont les quatre Groupes de travail [Gestion de la vitesse, Jeunes conducteurs : risques et mesures de prévention efficaces, Evaluation économique des chaussées à longue durée de vie : phase II et Lutter contre la congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines], cinq Tables rondes [Systèmes nationaux de planification, de financement et d'évaluation des infrastructures, Les limites de la (dé)réglementation des services d'infrastructure de transport, Les coûts des transports et leur impact sur les échanges internationaux, Investissements dans les infrastructure de transport et productivité et Transports et décentralisation] ainsi que le Séminaire sur les Tendances futures, prévisions et scénarios dans le domaine des transports.
 - A décidé que le Programme de travail ainsi adopté serait adressé, pour approbation définitive, aux Ministres des pays de l'OCDE et de la CEMT en mai 2004, ainsi qu'au Conseil de l'OCDE - accompagné d'un commentaire qui fasse ressortir le caractère préliminaire du Programme en ce qui concerne les années 2005 et 2006.

PARTIE A

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

LE MANDAT DU CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

Le Centre conjoint de recherche sur les transports a été mis en place à compter du 1er janvier 2004, suite aux décisions prises par le Conseil de l'OCDE et par le Conseil des Ministres de la CEMT. La Résolution du Conseil de l'OCDE relative à la création d'un Centre conjoint CEMT/OCDE de recherche sur les transports énonce le mandat du Centre dans les termes suivants :

"Le Centre aura pour mission de promouvoir le développement économique et de contribuer aux améliorations structurelles des économies de l'OCDE et de la CEMT par des programmes de recherche coopératifs sur les transports couvrant tous les modes de transport terrestre et leurs liaisons intermodales dans un contexte économique, social, environnemental et institutionnel élargi."

Les Ministres de la CEMT ont reconnu que le Centre constituera une enceinte internationale beaucoup plus large consacrée à la recherche et aux débats qui s'y rattachent en matière de transports de surface dans une nouvelle perspective intermodale.

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Dans son orientation et son activité, le Programme devra contribuer aux résultats exigés par le mandat du Centre, grâce à des recherches pertinentes pour la définition des politiques, avec des résultats qui favorisent la satisfaction des besoins économiques et sociaux. Les travaux du Centre de recherche sur les transports ne se limiteront pas strictement aux transports terrestres mais ils aborderont, lors que cela sera utile, l'interconnexion avec le transport aérien et maritime.

Les orientations stratégiques proposées tiennent compte : des avis des Ministres et des ministères des Transports sur les domaines de recherche importants; des objectifs des politiques des transports des pays membres et de leurs appréciations concernant les nouvelles questions qui se font jour ; des travaux entrepris par la CEMT (notamment dans le cadre de ses groupes de travail sur les politiques) et par l'OCDE ; des travaux menés dans d'autres organismes internationaux et du champ ouvert par une recherche sur les transports à partir d'une coopération internationale ayant la capacité de contribuer à répondre aux défis présents et futurs.

Les travaux de recherche devront traiter de la performance du système de transport dans son ensemble, elle-même va dépendre de celle de tous les modes de transports terrestres (routiers, ferroviaire et par voie d'eau) et de leurs relations intermodales. Il conviendra, dans l'exécution de ces recherches, de se concentrer tout particulièrement sur l'optimisation de l'exploitation du système de transport (notamment les connexions inter-modales), sur les utilisateurs du système

de transport et sur l'importance de la minimisation des externalités négatives. Les travaux devront également dépasser la caractérisation de la performance en termes exclusivement économiques et techniques pour prendre en compte les interactions entre le secteur du transport et d'autres aspects collectifs comme la durabilité, la santé publique et l'environnement.

Compte tenu de ce qui précède, il est proposé de définir le programme à partir des grands domaines de recherche ci-après :

- Les infrastructures.
- L'exploitation des transports.
- La sécurité et la sûreté des transports.
- Les coûts environnementaux et le développement durable.
- La mondialisation, les échanges et les effets spatiaux des transports.

La recherche dans ces domaines-clés va recouvrir un large éventail d'aspects importants comme les cadres réglementaires, la planification, le financement et le développement des infrastructures, le coût et la qualité des services de transport, la répartition des responsabilités entre public et privé en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement ainsi que les interactions entre le transport et des objectifs sociaux plus larges, en se concentrant sur les améliorations nécessaires. Une fois mises en oeuvre, ces améliorations permettront des coûts plus faibles et de meilleurs services, contribuant ainsi à la croissance économique et au changement structurel tout en aidant les entreprises et les régions à réaliser leur potentiel économique.

PRINCIPAUX DOMAINES DES ACTIVITÉS DE RECHERCHE

Au sein de chacun des domaines clés d'orientation stratégique décrits ci-dessus, il existe tout un éventail de questions et de problèmes qui affectent les besoins de recherche sur des développements liés à l'action publique, en matière de recherche en socio-économie des transports. Dans les paragraphes suivants, on décrit certains développements et problèmes essentiels et on esquisse les principaux domaines de recherche proposés en relation.

Infrastructure

La gestion et l'exploitation des infrastructures, les cadres réglementaires qui s'y rapportent dans tous les modes de transport et les incidences de la construction d'infrastructures sur la demande de transport sont des sujets qui intéressent en permanence les pouvoirs publics et la recherche. La politique des transports doit jouer un rôle puissant pour élaborer les indispensables cadres réglementaires globaux, pour établir les priorités en matière d'infrastructures et pour stimuler la mise au point et la mise en application des technologies infrastructurelles qui améliorent la qualité et réduisent le coût des services.

Des recherches sont nécessaires pour définir les priorités en matière d'infrastructure pour les modes de transport routier, ferroviaire et par voie d'eau ainsi que sur les nécessaires liaisons inter-modales entre ces modes. Ces travaux devront prendre en compte les évolutions de la demande

anticipées à court terme (en particulier les prévisions de croissance du transport routier) ainsi que les perspectives à plus long terme. Ils devront traduire la nécessité d'assurer un usage rationnel de l'infrastructure existante, et des opportunités d'intermodalité ainsi que de l'exigence d'interopérabilité. Il faudra veiller tout particulièrement aux contraintes de financement, aux restrictions budgétaires qui pèsent sur la mise à disposition de l'infrastructure ainsi qu'aux crédits nécessaires pour entretenir l'infrastructure.

Dans ce contexte, les caractéristiques techniques et économiques des infrastructures (en termes notamment de taille et de localisation opportune), composante essentielle des activités de transport, sont susceptibles d'entraver la concurrence entre fournisseurs de services d'infrastructure. Il faut des recherches portant sur les mesures réglementaires appropriées pour assurer des résultats optimaux.

Dans le cas de la congestion, les mesures éventuelles d'investissement dans l'infrastructure doivent être examinées conjointement à un ensemble d'autres mesures comme la tarification et la réglementation ou l'amélioration des autres modes, susceptibles de parvenir à un équilibre entre les coûts de la réduction de la congestion et les avantages d'un relèvement du niveau de service dans les transports.

Fonctionnement des services de transport

La gestion et l'exploitation des systèmes de transport ont une influence majeure sur la qualité des services offerts aux utilisateurs.

Les utilisateurs ont besoin de réseaux efficaces de services de transport, et notamment des services internationaux pour les personnes et les marchandises dont le fonctionnement ne souffre pas de pratiques d'exploitation différentes. Il y a à cet égard besoin de normes d'exploitation homogènes, d'intermodalité et interopérabilité pour permettre des connexions sans discontinuité entre les modes de transports terrestres (route, chemin de fer et voie d'eau) et les services de transport internationaux. Lorsqu'elle définit de telles normes, la politique des transports doit trouver un équilibre entre les avantages de l'interopérabilité d'une part et, de l'autre, les coûts des contraintes imposées à l'évolution technologique pour répondre aux fluctuations des conditions économiques dans l'espace et dans le temps.

En général, des services de transport plus compétitifs (qu'ils relèvent du secteur public ou du secteur privé) devraient conduire à des prestations de meilleure qualité et à une réduction des coûts. Toutefois, dans le contexte de marchés de transport davantage concurrentiels, la diversité croissante des montages organisationnels publics, privés ou mixtes soulève des spécificités qui doivent être étudiées. Ces dernières comprennent des questions telles que les changements de structure des marchés publics ou privés, les économies de réseau et la tendance associée vers une concentration des marchés, toutes questions qui nécessitent des réponses politiques appropriées sur le plan de la réglementation et de la concurrence.

Des recherches pourraient se révéler nécessaires dans des champs particuliers où s'exprime le souci que les opérations prévues en matière de transport ne débouchent sur un abus de position dominante. Par exemple, les entreprises de transport et de logistique pourraient gagner en supériorité compétitive en étendant leurs réseaux logistiques. La position dominante de certaines entreprises pourraient contribuer à réduire encore la viabilité des concurrents et donc leur nombre, d'où une concurrence moins vive et des bienfaits moindres pour le consommateur. Des recherches sont nécessaires pour aider à concevoir des politiques adaptées à l'exploitation efficiente des services de transport, en visant tous les modes, afin de tirer profit des avantages d'un réseau sans brider la concurrence.

Sécurité et sûreté des transports

La sécurité et la sûreté des transports sont des thèmes prioritaires pour la politique et la recherche dans le domaine des transports.

La sécurité dans les transports

Les gouvernements consacrent des ressources considérables à l'amélioration de la sécurité pour tous les modes. Les risques inhérents aux systèmes de transport et le fait qu'usagers et opérateurs ne soient pas à même de les contrôler parfaitement, entraînent des coûts monétaires et de sécurité considérables, notamment en matière de sécurité routière. Compte tenu de l'importance des nombres de tués et de blessés sur les routes et de la volonté politique de les faire baisser rapidement, la recherche en sécurité routière reste une priorité. Les principaux sous-domaines de recherche sont notamment la recherche technique visant à réduire les risques d'accident en particulier pour les groupes exposés à des risques élevés (par exemple, les jeunes conducteurs). Les mesures réglementaires telles que les modalités d'attribution du permis de conduire, la régulation et le contrôle de la vitesse appuyées par l'éducation, la formation et la diffusion d'information, les technologies dans les véhicules capables d'assister le conducteur, l'utilisation de systèmes de transport intelligent et les technologies de l'information et de la communication ainsi que la gestion de l'exploitation des infrastructures de transport ont un rôle considérable à jouer dans ce domaine de recherche.

La sûreté dans les transports

Le Centre analysera, comme suite aux travaux en cours à l'OCDE, à la CEMT et dans d'autres instances, comment la recherche peut contribuer dans ce nouveau domaine d'importance. Compte tenu du relèvement du niveau de risque en terme de sûreté dans les systèmes de transport collectif, il faudra se pencher en particulier sur les moyens les plus efficaces d'améliorer leur sûreté. Des recherches sont également nécessaires sur la manière de perfectionner les mesures de sûreté dans le transport de voyageurs et de marchandises sans nuire outre mesure à l'efficacité du système.

Coûts environnementaux et développement durable

Les transports sont un facteur clef de la croissance économique et de la satisfaction des besoins de mobilité des populations qu'ils desservent. Dans le même temps, ils peuvent avoir des incidences importantes sur la santé et l'environnement, notamment en raison des problèmes de bruit et de pollution locale. Des préoccupations se manifestent également autour de leur contribution à la durabilité à plus long terme, compte tenu de leur dépendance aux carburants d'origine fossile et de la génération d'émissions qui favorisent le réchauffement de la planète. Les politiques des transports tiennent donc un rôle de premier plan pour parvenir à une croissance qui soit d'une nature plus durable.

A court terme, les principaux domaines de recherche recouvrent les mesures susceptibles de réduire les coûts pour la société et pour l'environnement. Actuellement, on constate une distorsion en terme de coûts et de signal constitué par les prix en ce qui concerne les avantages relatifs des différents modes de transport en matière d'environnement. Des recherches sont nécessaires pour étudier et proposer des mesures budgétaires et réglementaires visant à faire en sorte que les coûts des transports individuels qu'acquittent les usagers tiennent compte des coûts environnementaux ainsi que des coûts en matière de ressources.

Pour améliorer la durabilité, les pouvoirs publics doivent prendre des mesures destinées à éviter que les coûts ne soient transférés aux générations futures, à réduire au minimum les atteintes à l'environnement dues à la construction et à l'utilisation des systèmes de transport et à limiter l'utilisation excessive des ressources non renouvelables. Les recherches examineront comment le transport peut contribuer à aboutir à une mobilité durable et à une société plus durable. Les recherches à plus long terme se concentreront sur les carburants de substitution, la technologie et les émissions des véhicules mais devront également traduire la raréfaction des ressources naturelles et la rareté d'autres composantes des services de transport.

Mondialisation, échanges et effets spatiaux des transports

Les systèmes de transport sont un déterminant majeur des flux internationaux et interrégionaux de marchandises et de services. Au delà des conséquences immédiates des politiques de transport en termes de réduction des coûts temporels et monétaires du transport, ils induisent une évolution des avantages relatifs des régions et des nations pour la production des biens et des services ainsi qu'une évolution des caractéristiques de localisation des entreprises et des ménages. Les politiques de transport doivent donc anticiper, voire réagir pro-activement, aux évolutions des échanges internationaux, – des spécialisations interrégionales et des effets spatiaux résultant des décisions de localisation. Ceci conduit notamment à la nécessité d'améliorer les exigences de coordination entre les décideurs des différentes juridictions. Les recherches examineront les relations d'interdépendance entre des échanges en expansion et les transports.

Les politiques des transports des administrations nationales, des régions et des collectivités locales ont une influence sur les économies des autres juridictions à tous les niveaux. Les travaux de recherche devront contribuer à la coordination des politiques locales afin de parvenir à ce que l'ensemble des systèmes de transport de toutes les juridictions soit efficace et durable. A cet effet, il faut notamment coordonner les politiques des transports pour prendre en considération la relocalisation induite des entreprises et des ménages, laquelle, à son tour, influe sur la configuration de l'urbanisation. La recherche devrait également s'attacher à l'étude de l'interaction des transports avec l'occupation des sols et le logement, sur la base des effets des économies d'agglomération et des conséquences en termes de politiques de transports urbains.

PROGRAMME DE TRAVAIL ET LIENS HIÉRARCHIQUES

Le Programme de travail (2004-2006) a été établi en suivant la ligne directrice donnée par les Orientations stratégiques et par les principaux domaines de recherche, présentés ci-dessus. [On trouvera dans la partie II du présent document une présentation détaillée du Programme de travail proposé].

Le Comité conjoint de recherche sur les transports rendra compte de ses activités en premier lieu au Comité des Suppléants élargi, puis au Conseil des Ministres élargi de la CEMT et au Conseil de l'OCDE. Le Comité des Suppléants élargi décidera de la pertinence du programme de travail, de sa portée et du volume de ressources qui lui sera alloué.

Le Centre conjoint de recherche sur les transports mènera ses travaux en coopération avec les pays membres de la CEMT et de l'OCDE. Comme le prévoit la Convention de l'OCDE et l'article 3 de l'Acte final du Protocole relatif à la CEMT, les deux institutions ont pour objectif de contribuer à l'efficacité économique et à la croissance économique durable de leurs pays membres. Le Centre conjoint de recherche sur les transports aura également pour objectif de contribuer à ce que ces organisations remplissent leur rôle en façonnant la mondialisation au profit de tous et en assurant la coordination avec les administrations nationales et les organisations internationales.

Les projets de recherche seront axés sur les questions de politique des transports qui se posent dans une perspective internationale et mondiale. Cela comprend les recherches techniques spécialisées, et les recherches dans des pays ayant atteint des degrés de prospérité économique très différents. Le Centre travaillera en coopération avec d'autres organisations pour réaliser les synergies lorsque c'est possible et pour éviter tout double emploi.

Les chercheurs participant aux activités du Centre conjoint de recherche sur les transports produiront des documents et interviendront dans les débats en qualité d'experts. Les travaux devraient adopter une perspective à long terme, étudier la politique des transports et en débattre dans une optique large, sans se confiner aux frontières disciplinaires des portefeuilles gouvernementaux. Les analyses sur des thèmes de planification et d'évaluation prendront notamment pour objet d'étude le processus de prise de décisions politiques. Les résultats des recherches seront publiés dans les collections établies pour perpétuer la réputation d'excellence de chacune d'elles.

Les résultats des recherches entreprises seront adaptés aux besoins du public cible, qui peut varier selon les questions étudiées et les recherches entreprises. Il peut s'agir d'administrations du transport, de chercheurs, d'organisations intéressées du secteur public ou privé, ou encore de journalistes. Une stratégie de communication sera introduite de telle sorte que les travaux du Centre accèdent à l'audience qui convient, selon un schéma économique. La diffusion se fera via le service des publications de l'OCDE et via d'autres canaux, sous forme électronique par exemple, via les médias, lors de séminaires ou d'ateliers, directement vers les principaux acteurs concernés ainsi que par le biais de présentations des travaux du Centre dans des conférences ou dans d'autres enceintes de recherche.

La finalité du centre est de mener des recherches liées aux transports qui intéressent la prise de décision en matière de politique. L'interaction entre les chercheurs et les décideurs est essentielle pour assurer que les thèmes de recherche du Centre répondent aux besoins des politiques. La distinction doit être clairement établie entre les résultats de recherche et la mise en oeuvre de ces résultats dans le cadre de la prise de décision. Les premiers doivent être indépendants de toute considération de politique à court terme tandis que la seconde relève de la responsabilité des décideurs politiques.

ÉVALUATION

Pour s'assurer que le travail et les résultats du Centre soient de haute qualité, le Comité mettra en place un mécanisme d'évaluation. Il impliquera une appréciation, sur une base régulière, par les pays membres et des experts extérieurs, du travail de recherche mené par le Centre conformément au Programme de travail du Comité. Les critères d'évaluation devraient recouvrir les dimensions suivantes : pertinence politique, respectivement valeur ajoutée potentielle et effective du programme de travail et des résultats de recherche, et qualité des procédures de recherche et de ce à quoi elles aboutissent.

On prévoit d'apprécier la pertinence du programme de travail par le biais de son potentiel à apporter des réponses aux questions actuelles et en émergence de la politique des transports. On attend de la recherche des résultats qui soient applicables dans des contextes diversifiés.

OUVERTURE AUX PAYS NON-MEMBRES

La CEMT et l'OCDE reconnaissent l'importance des activités de coopération extérieure et encouragent les initiatives en direction des pays non membres. Les activités d'ouverture entreprises par le Centre conjoint de recherche sur les transports auront pour but le transfert de connaissances et d'expériences vers les pays moins développés et en développement. Comme le programme est doté de ressources limitées, ces activités d'ouverture seront engagées sous réserve que les pays membres assument un rôle pilote, de même que la responsabilité financière et organisationnelle de l'activité ou de la manifestation. Le Secrétariat travaillera en coopération avec d'autres organisations qui sont en mesure d'apporter une contribution utile à la diffusion des travaux et des publications du Centre dans le monde entier.

PARTIE B

PROGRAMME DE TRAVAIL (2004-2006)

Projets et activités

Introduction

On trouvera ci-après des précisions sur le programme de travail du nouveau Comité conjoint de recherche sur les transports.

Comme l'exigeaient les décisions du Conseil, le Programme de travail soumis à l'examen du Comité conjoint de recherche sur les transports s'appuie sur le projet de programme de travail pour la période 2004 à 2006 du Comité de Direction RTR [DSTI/DOT/RTR/SC (2003)3] ainsi que sur le projet de programme du Comité des Recherches Economiques de la CEMT [ECMT/CS/RE(2003)2].

Une première liste de projets et activités pour le programme du nouveau Comité [COM/CEMT/DSTI(2003)88] a ainsi été préparée et soumise à l'examen des membres de l'ancien Comité de Direction OCDE/RTR ainsi que du CRE de la CEMT, lors d'une réunion conjointe tenue en octobre 2003. Cette première liste a ensuite été revue pour tenir compte des commentaires exprimés lors de la réunion conjointe et intégrer des activités complémentaires en 2005 et 2006, pour répondre au souhait exprimé lors de la réunion conjointe qu'il fallait présenter un programme triennal complet au nouveau Comité.

La proposition de programme qui en est résulté [CEMT/OCDE/JTRC(2004)3] a alors été examinée par le Comité conjoint de recherche sur les transports lors de sa première réunion tenue en février 2004.

Le programme de travail proposé (2004-2006)

Les projets et activités se concentrent sur des sujets de recherche orientés vers la politique qui contribueront à la croissance économique et aux améliorations structurelles des pays membres. Ils porteront en particulier sur :

- L'infrastructure de transport – notamment l'investissement dans l'infrastructure, la planification, le développement et la réglementation ainsi que les effets sur le développement économique et la productivité.
- La congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines.
- La sécurité routière avec la recherche de mesures destinées à la protection des jeunes conducteurs vulnérables, à la gestion de la vitesse et à la réalisation d'objectifs de sécurité routière.
- La contribution des transports à la mobilité durable – et à une société durable.

- L'interaction des transports avec le commerce international, la réglementation, les effets spatiaux du transport et les relations entre la décentralisation et le transport.

La liste complète des projets et activités pour le Programme de travail (2004-2006) proposé pour le Comité conjoint de recherche sur les transports figure dans le document [CEMT/CM(2004)25].

Projets et Activités en 2004

Afin d'assurer la continuité des travaux et d'éviter tout ralentissement du mouvement dans la transition entre les deux programmes RTR et CRE et le nouveau programme, le Comité conjoint de recherche sur les transports a approuvé l'idée de lancer les projets et activités suivants qui seront conduits ou initiés en 2004 :

Tables Rondes organisées en 2004

- ***Systèmes nationaux de planification, de financement et d'évaluation des infrastructures***

La Table ronde s'est tenue les 26 et 27 février. Six documents de référence ont été préparés par des experts de France, d'Italie, d'Allemagne, des Pays-Bas, d'Espagne et du Royaume Uni. La discussion a porté sur les critères d'évaluation de base qui devraient être utilisés, et sur l'interdépendance des plans d'aménagement et de la planification financière. Les participants ont étudié dans le détail l'adéquation des institutions de planification et les besoins de réforme des procédures de planification résultant de la privatisation et du financement de l'infrastructure à partir des redevances de l'utilisateur.

- ***Les limites de la (dé)réglementation des services d'infrastructure de transport***

Le point de départ de la discussion est la moindre attente relative aux effets d'amélioration de l'efficacité de la privatisation et de la déréglementation. La première partie de la discussion s'intéresse aux limites de la concurrence dans le secteur de l'infrastructure et aux conséquences associées négatives pour les bénéficiaires de l'utilisateur. Elle étudie la question de savoir si la concurrence pour le marché (au mieux disant ou contrat de franchise) peut se substituer à la concurrence à l'intérieur du marché. En outre la Table Ronde s'intéresse aux exigences de la réglementation et aux concepts réglementaires appropriés. Un examen des expériences de déréglementation liées aux structures de gouvernance nationales conclut la Table Ronde.

- ***Transports et décentralisation***

La Table Ronde étudiera les arguments de base en faveur de la décentralisation, c'est-à-dire les gains d'efficacité attendus de la concurrence entre les juridictions et la plus grande responsabilité des instances gouvernementales au niveau local. Le concept de décentralisation des politiques de transport sera discuté et les cas de quelques pays choisis seront examinés. On discutera des aspects positifs et négatifs d'une plus grande centralisation de la politique des transports au sein de l'Union européenne.

■ *Les coûts des transports et leur impact sur les échanges internationaux*

La Table Ronde se penchera sur le développement des coûts des échanges internationaux et des coûts de transport en particulier. Elle discutera de l'importance de la politique des transports pour intensifier les échanges internationaux et les investissements étrangers directs en tant que principales caractéristiques de la globalisation. En outre, on analysera le contexte conceptuel et l'évidence empirique du rôle du secteur des transports pour fournir aux pays les plus pauvres l'accès aux marchés internationaux ainsi que l'impact sur le développement qui en découle.

■ *Investissements dans les infrastructures de transport et productivité*

La Table Ronde réexamine le sujet des effets économiques globaux des investissements dans les infrastructures en général et des investissements dans les infrastructures de transport en particulier. L'activité est motivée par l'émergence de nouvelles techniques statistiques pour résoudre les problèmes d'interprétation de résultats économétriques qui envahissaient la précédente littérature. Elle comparera les résultats suivant que l'on fonde l'analyse de la productivité sur des données physiques ou les données d'investissements recueillies par la CEMT. L'analyse empirique permettra d'évaluer l'efficacité des niveaux d'investissement au niveau global. En outre, on étudiera, à partir de données empiriques, les différents effets de productivité de l'entretien et des investissements nouveaux.

Projets des groupes de travail de recherche initiés en 2004

■ *Évaluation économique des chaussées à longue durée de vie : Phase II*

La première phase du projet a étudié la viabilité économique des matériaux innovants pour des couches de roulement à longue durée de vie pour les chaussées routières. La phase II comprend des essais conjoints complets des matériaux prometteurs pour les couches de roulement. Jusqu'à dix laboratoires participeront en coopération à la phase II du projet dont les ressources jusqu'en 2006 seront assurées par les laboratoires / pays participants.

■ *Gestion de la vitesse*

Le projet identifiera de meilleures approches pour gérer et contrôler la vitesse et contribuera aux travaux politiques visant à parvenir à des cibles ambitieuses de sécurité routière. Le projet englobera : l'environnement de conduite et le comportement du conducteur ; les limitations de vitesse et les attitudes sociales ; les options et mesures technologiques ; et la rentabilité des mesures. Le rapport proposera des recommandations orientées vers l'action pour une meilleure gestion de la vitesse et pour de meilleurs résultats en termes de sécurité routière.

■ *Jeunes conducteurs : risques et mesures de prévention efficace*

Le projet visera également à contribuer aux travaux politiques pour parvenir à des cibles ambitieuses de sécurité routière. Le projet englobera : le comportement des jeunes conducteurs /

l'exposition au risque ; les contre-mesures y compris l'éducation et la formation, le permis progressif, le contrôle et les mesures d'accompagnement ; et la rentabilité des mesures. Le projet conduira à des recommandations orientées vers l'action pour réduire les risques des jeunes conducteurs et améliorer les résultats en termes de sécurité routière.

■ ***Lutter contre la congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines***

Ce projet portera sur les perspectives de congestion dans les grandes agglomérations et sera considéré dans le contexte plus large de la congestion. Le projet évaluera les contributions possibles de mesures, politiques et cibles innovantes, les facteurs institutionnels et réglementaires, les aspects financiers et les attitudes du public par rapport à la congestion. Le projet sera coordonné avec les travaux de la CEMT sur le Transport urbain durable.

Séminaire

■ ***Un atelier sur les Tendances futures, prévisions et scénarios dans le domaine des transport***

L'atelier explorera les opportunités du Centre conjoint OCDE/CEMT de recherche sur les transports pour informer les décideurs sur les tendances probables du secteur des transports. Il examinera l'échelle et les méthodologies des activités de prévision des gouvernements nationaux et des organisations internationales ainsi que l'utilisation de scénarios dans les évaluations liées à la politique des transports. L'atelier visera à sélectionner une série d'indicateurs pour caractériser le développement d'un secteur donné. L'Atelier conclura avec une déclinaison d'options pour les activités de prévision du Centre, qui dépendront des ressources futures disponibles et des prévisions fournies par d'autres institutions. Les conclusions contribueront à définir les futures activités du Centre dans ce domaine.

Projets et Activités en 2005 et 2006

Le Comité conjoint de recherche sur les transports a adopté les projets et activités spécifiés pour 2005 et 2006, en tant que liste préliminaire. Le Comité avait le sentiment que de plus amples considérations étaient nécessaires sur les sujets clés et les propositions détaillées, les méthodes de travail proposées et la coordination avec les activités politiques. Le Comité a par conséquent décidé que le Programme de travail serait soumis pour approbation finale en soulignant le caractère préliminaire du Programme pour 2005 et 2006.

Les projets des groupes de travail de recherche mentionnés comme devant être initiés en 2005 et terminés en 2006 sont :

- *Réalisation d'ambitieux objectifs chiffrés de sécurité routière : avantages macro-économiques, stratégies et actions.*
- *Investissements dans les infrastructures de transport : partenariats public-privé.*
- *Politiques en faveur de transports de surface durables.*

Les Tables Rondes mentionnées pour 2005 et 2006 sont :

- *Libéralisation des échanges et transport.*
- *Comparaison du rôle de l'entretien et de l'investissement dans les effets des infrastructures sur la productivité.*
- *Coûts du transport et concentration régionale.*
- *Privatisation des transports publics urbains.*
- *Approches empiriques de l'observation des coûts à des fins de régulation des entreprises.*
- *Tarifcation de l'usage des infrastructures et investissement d'expansion de la capacité.*
- *Transport, formes urbaines et croissance économique.*
- *Assurances et risque d'accident.*
- *L'efficacité des institutions de régulation : nominations ou élections.*
- *L'analyse coûts-avantages et les effets secondaires de la politique des transports.*

Il est demandé aux Ministres des Transports des pays de l' OCDE et la CEMT :

D'APPROUVER les Orientations stratégiques et le Programme de travail (2004-2006), tout en notant le caractère préliminaire du Programme relative à 2005 et 2006.

Gérer la demande de transport

Conférence, 23 janvier 2004 - Londres



Photo: Greater London Authority

La CEMT mène depuis de nombreuses années des travaux sur la gestion de la demande de transport et sur la réforme des taxes dans le secteur des transports dans un souci d'amélioration de l'efficacité. Parmi les activités récentes, on peut citer l'atelier de Dublin sur la gestion de la demande de transport en voiture (voir notre site Web) et les publications intitulées *La réforme des taxes et des redevances dans les transports*, *Gérer les déterminants de la demande de transport* et *Transports urbains durables : la mise en oeuvre des politiques - Examens nationaux*.

En février 2003, le Maire de Londres a instauré un péage de congestion destiné à gérer plus efficacement la circulation automobile dans sa ville. Il y a un an, en collaboration avec Transport for London, la CEMT a organisé une conférence afin de passer en revue les expériences de tarification de l'usage des infrastructures pour gérer la demande dans le monde entier, en commençant par un examen approfondi de la mise en place et des effets du péage de congestion à Londres.

Les exposés se sont poursuivis par une série de rapports constructifs sur l'adoption réussie de nouvelles redevances d'utilisation des infrastructures dans d'autres pays, présentés par les fonctionnaires responsables de leur mise en application. Les systèmes mis en œuvre ont plusieurs points communs. Tout d'abord, l'optique à l'égard des risques technologiques a été de les réduire au minimum, en prévoyant des solutions pour passer à des applications plus évoluées à des étapes ultérieures. Ensuite, chaque système apportait une réponse à des problèmes urgents. Et enfin, des efforts considérables ont été déployés pour préparer les usagers à leur mise en œuvre et, en cas de participation d'opérateurs privés, des ressources importantes ont été consacrées à établir des arrangements contractuels efficaces garantissant un bon choix technologique, une offre ciblée de services et une répartition adéquate du risque. Parallèlement, une grande variété d'utilisations des recettes perçues a été mise en évidence.

Les présentations ont porté sur la mise en œuvre de systèmes de péage urbain au Royaume-Uni, à Londres comme dans d'autres agglomérations, sur les systèmes de tarification routière appliqués à Rome et à Singapour, ainsi que sur le dispositif en préparation à Stockholm. Dans la seconde partie de la conférence, axée sur les redevances perçues par voie électronique sur les camions, les résultats des redevances suisse et autrichienne sur les poids lourds ont été évalués, il a été fait rapport sur la mise en place du système allemand et sur les préparatifs pour l'instauration de la redevance kilométrique au Royaume-Uni, pour finir par un débat sur les recherches et la politique en matière de tarification menées par l'Union européenne.

Redevances d'infrastructures ferroviaires

Ateliers,
Rome - 9 juillet 2004 **Genève - 28 et 29 octobre 2004**

Une série d'ateliers a été organisée, à Rome et à Genève en 2004, puis à Paris au début de 2005, pour examiner l'évolution des redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires. Des redevances appropriées sont essentielles pour stimuler le développement des services ferroviaires internationaux et l'ouverture à la concurrence sur le réseau entre opérateurs de fret ferroviaire. Les travaux visent à approfondir la connaissance des systèmes de tarification aujourd'hui en place ainsi que des incitations à utiliser les réseaux de manière optimale et à assurer la viabilité financière des chemins de fer qu'ils créent. Les ateliers ont fourni l'occasion à des experts nationaux de se pencher sur les redevances appliquées dans d'autres pays membres ainsi que de débattre sur les objectifs de leurs propres systèmes de tarification et la méthode employée pour le calcul des prix.

Ces travaux servent à étayer la formulation des recommandations à soumettre aux Ministres en 2005 sur la structure et le niveau appropriés des redevances dans les différents segments du marché ferroviaire, compte tenu également de la composition et de l'intensité du trafic, ce qui recouvre les méthodes de récupération des coûts qui sont en accord avec les objectifs de la CEMT visant à promouvoir le développement de marchés ferroviaires véritablement internationaux et à encourager la concurrence dans les services de transport de marchandises. Il s'en dégage deux conclusions essentielles. D'abord, pour les services de fret, si les objectifs de récupération des coûts obligent à appliquer des majorations en sus des redevances calculées sur la base du coût marginal, ces majorations doivent être structurées comme des tarifs monômes simples afin d'éviter de dresser des obstacles à l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché et de ne pas donner des incitations contradictoires entre réseaux adjacents quant à la composition des trains – poids, longueur et fréquence du service. Ensuite, une discipline plus stricte est nécessaire pour faire en sorte que les Etats acquittent l'intégralité des sommes dues au titre des obligations de service public qu'ils imposent à leurs entreprises ferroviaires – il ne faudrait pas augmenter artificiellement les redevances applicables au trafic marchandises pour permettre aux trains de voyageurs de payer moins cher et réduire au minimum les transferts budgétaires destinés à subventionner les services voyageurs parce que cela entraînerait une perte de marchés de fret au profit de la route.

Les communications présentées aux ateliers sont accessibles sur le Web à l'adresse suivante :

www.cemt.org/topics/rail/raildocs.htm



Photo: Rail4Chem

Compétence professionnelle et formation dans le transport international de marchandises par route

Séminaire, 17 septembre 2004 - Istanbul



Ce séminaire, qui faisait suite à un premier événement organisé à Paris le 12 juin 2003 sur les contrôles de la compétence professionnelle, s'est tenu à l'issue d'une réunion du Groupe de travail de la CEMT sur les transports routiers.

Sur une demi journée, les participants ont débattu de la situation du secteur du transport terrestre en Turquie et de la nouvelle réglementation adoptée par ce pays dans le domaine de la compétence professionnelle et de la formation dans le transport routier ; de l'Acquis communautaire et des analyses comparatives au niveau de la CEMT portant sur l'application des réglementations relatives à l'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en transport international ainsi qu'au maintien dans cette profession. Le point de vue des professionnels était présenté par un représentant de l'IRU.

Tous les exposés sont disponibles sur le site de la CEMT.

www.cemt.org/topics/road/Istanbul04/indexfr.htm

Imaginer l'avenir des transports, quel rôle pour le CCRT ?

Atelier, 27 et 28 septembre 2004 - Paris

Un atelier a examiné le rôle que pourrait jouer le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports en matière de prévisions. Une trentaine d'experts qui venaient à la fois des milieux académiques, des ministères et des instituts de recherche ont participé à cet événement. Une analyse de certains modèles nationaux ou internationaux a été menée et leur usage dans le contexte politique a fait l'objet d'investigations. A l'issue des travaux de cet atelier trois options sont apparues pour le travail du Centre : soit une analyse des travaux nationaux de prévision, soit une série d'ateliers qui fasse le point sur l'usage des modèles dans un contexte politique ou encore un propre modèle de prévision construit à partir de l'existant à l'OCDE sur les échanges internationaux et l'environnement.

www.cemt.org/cem/jtrc/indexfr.htm

Transport intermodal entre l'Europe et l'Asie : Pertinence & potentiel

Séminaire CEMT-CEE/ONU, 27 et 28 septembre 2004 - Kiev



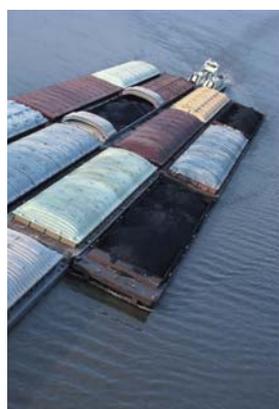
L'objectif de ce séminaire organisé conjointement avec la CEE-ONU, à l'invitation du Ministère des transports d'Ukraine et avec la participation de la CESAP ONU, était de répondre aux questions suivantes :

- Etant donné la croissance actuelle et attendue du trafic entre l'Est et l'Ouest, jusqu'à quel point et sous quelles conditions le transport intermodal peut-il jouer un rôle significatif pour absorber ces flux ?
- Comment promouvoir les modes de transport alternatifs à la route compte tenu des difficultés que rencontre déjà le système intermodal européen ?

Trois sessions portant respectivement sur le développement du transport intermodal entre l'Europe et l'Asie, la signification et les avantages comparatifs de l'intermodalité, ainsi que sur son développement et ses perspectives d'avenir, ont conduit à l'adoption de conclusions et de propositions d'actions pour le futur.

Toutes les présentations sont disponibles sur les sites Web de la CEMT et de la CEE-ONU, la plupart en français, anglais et russe. On trouvera également sur ces sites le programme et les conclusions du séminaire.

www.cemt.org/topics/combined/indexfr.htm



Transports urbains durables – La mise en œuvre des politiques en Russie et dans les pays de la CEI

Atelier, 30 septembre - 1^{er} octobre 2004 - Moscou

Les 30 septembre et 1^{er} octobre 2004 se déroula à Moscou l'atelier de la CEMT sur la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable en Russie et dans les autres pays de la CEI. Sous l'égide du Ministère des transports russe et en coopération avec la CEE-ONU, et l'OMS/Europe, "Transport, Health and Environment Pan-European Programme" (The PEP), l'atelier a rassemblé environ 170 professionnels du transport urbain, de l'environnement et de la santé venant de Russie, d'autres pays de la CEI et d'Europe.

Le sujet principal de discussion fût la mise en œuvre des différents aspects d'organisation et de financement du transport public ainsi que les points liés au cadre institutionnel et légal du transport urbain dans la région. L'atelier a également porté sur des interventions concernant les effets des véhicules à moteur et des carburants sur l'environnement et la santé en Russie et dans les pays de la CEI, sur la difficulté de gérer l'utilisation de la voiture à Moscou et dans d'autres grandes villes, ainsi que sur les outils d'évaluation pour soutenir la politique en matière de réglementation du trafic. Les documents se rapportant à cet atelier sont disponibles sur le site web de la CEMT.

www.cemt.org/topics/urban/Moscow.htm

Cet atelier de Moscou était le deuxième d'une série de trois, organisée pour tester dans quelle mesure les *Messages-clés pour les gouvernements sur la mise en œuvre des politiques de transports urbains durables* de la publication de 2001, s'appliquent ou ne s'appliquent pas à des conditions régionales/nationales/locales spécifiques. Le premier atelier a été organisé en 2003 par le United States Department of Transport à Washington D.C. Le troisième et dernier de la série intitulé *Mise en œuvre des politiques de transports urbains durables au Japon et dans les autres pays d'Asie-Pacifique* sera placé sous l'égide du Japanese Ministry of Land, Infrastructure and Transport et se tiendra à Tokyo les 2 et 3 mars 2005.

Les résultats de ces ateliers seront contenus dans le rapport final de la série de travaux *Mise en œuvre des politiques de transports urbains durables : aller de l'avant* qui sera présenté aux Ministres lors de leur Conseil à Dublin en 2006.

www.cemt.org/topics/urban/urbpubfr.htm



La réforme de la réglementation des chemins de fer en Russie

Séminaire, 26 octobre 2004 - Moscou



En coopération avec l'OCDE, la Banque mondiale, le gouvernement de la Fédération de Russie et la compagnie des chemins de fer russes (RZD), la CEMT a piloté un examen de la réforme de la réglementation du secteur ferroviaire en Russie en 2004, qui a abouti à la publication d'un rapport complet en mai. La réforme progresse rapidement, et pour faire le point des travaux accomplis, M. Aristov, Vice-ministre des Transports, et Mme Belova, Vice-présidente de RZD, ont organisé un séminaire à Moscou, accueilli par le Centre de recherches stratégiques. Les conclusions du rapport initial ont été examinées et approuvées par les responsables des différents ministères et organismes compétents en matière de réformes ferroviaires, ainsi que par les représentants de divers segments de l'industrie des chemins de fer.

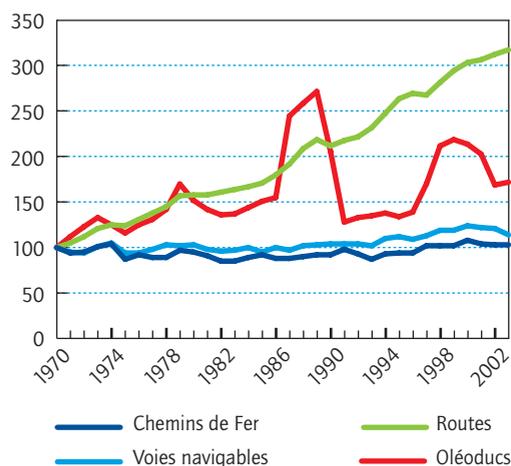
La principale préoccupation à l'heure actuelle est de maintenir l'élan acquis par l'ouverture à la concurrence et la séparation des services ferroviaires commerciaux de ceux qui, assurés par le secteur public, ne le sont pas. Si les réformes marquent le pas dès le début du processus, RZD accusera une perte de recettes au profit des opérateurs ferroviaires agissant pour compte propre et la vraie concurrence, avec ses effets économiques positifs, ne verra pas le jour. Les autorités doivent prendre un certain nombre de mesures afin d'accélérer les préparatifs de la société nationale des chemins de fer pour proposer des services d'infrastructure aux concurrents à des prix efficaces. RZD étant aujourd'hui constituée en société anonyme, on ne saurait s'attendre qu'elle soit le moteur de l'instauration de la concurrence. Le gouvernement doit maintenant désigner l'organisme chargé de diriger la régulation de la concurrence dans le secteur ferroviaire et veiller à ce que celui-ci puisse compter sur les ressources nécessaires à l'exécution de sa mission. La tâche à accomplir pourrait relever de la compétence du ministère des Transports, du Service fédéral antimonopoles ou d'un nouveau régulateur ferroviaire indépendant. Les aspects qu'il s'impose de réglementer sont complexes et souvent spécifiques au secteur ferroviaire, comme le montre l'expérience acquise au sein de l'Union européenne et en Amérique du Nord.

Des décrets ont été adoptés en décembre pour commencer à mettre en application la séparation des services de transport de voyageurs des services de fret à vocation commerciale et permettre à RZD de créer plus rapidement des filiales, dans l'esprit des recommandations de la CEMT. L'examen a joué un rôle fructueux en ce qu'il a stimulé le débat sur la réforme entre spécialistes et responsables politiques en Russie. Une synthèse mise à jour du rapport est accessible sur le site Web, à l'adresse :

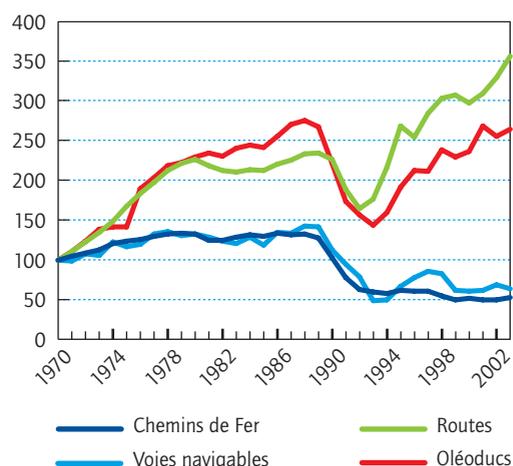
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Les graphiques reproduits ci-dessous, élaborés à partir de la base de données de la CEMT, contiennent un résumé des données internationales les plus récentes disponibles pour illustrer les évolutions dans les secteurs des transports de marchandises et de voyageurs, ainsi que de la sécurité routière. Ils font l'objet d'une publication spécifique intitulée *Evolution des transports* comportant à la fois les données clés et une analyse succincte des dernières tendances.

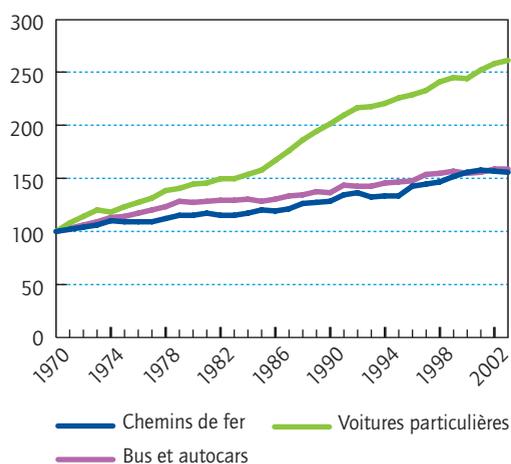
**Transport de Marchandises
en Europe de l'Ouest
1970 = 100**



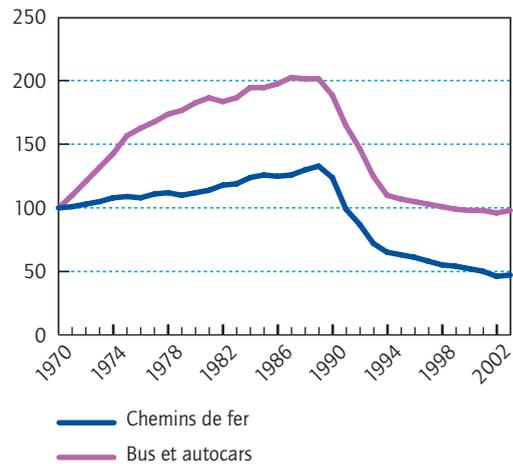
**Transport de Marchandises
en Europe Orientale et Pays Baltes
1970 = 100**



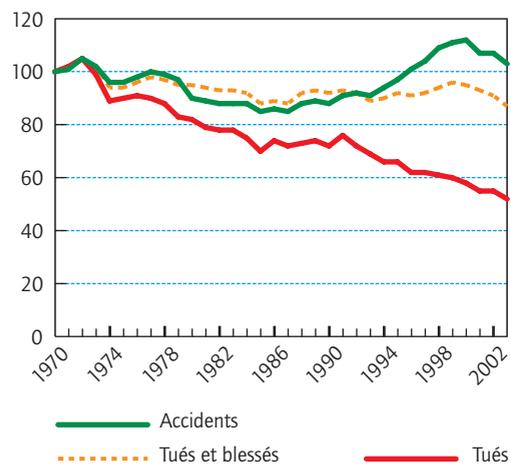
**Transport de Voyageurs
en Europe de l'Ouest
1970 = 100**



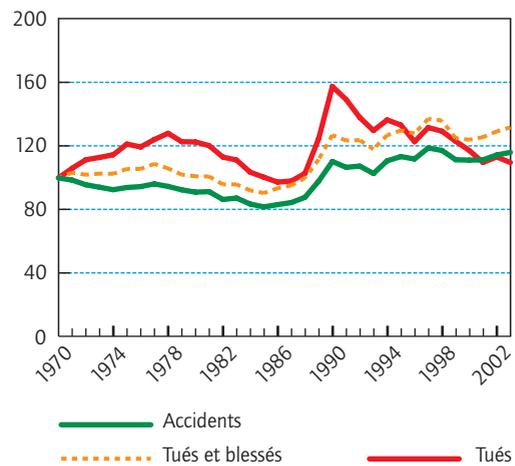
**Transport de Voyageurs
en Europe Orientale et Pays Baltes
1970 = 100**



Accidents de la Route en Europe de l'Ouest 1970 = 100



Accidents de la Route en Europe Orientale et Pays Baltes 1970 = 100



INSTANCES DE TRAVAIL DE LA CEMT EN 2004

CEMT

Conseil des Ministres

Comité des Suppléants

Secrétariat

Secrétaire général - Jack Short
Secrétaire général adjoint - Alain Rathery

Groupes de travail	Président	Secrétariat
Accès et inclusion (AI)	Ann FRYE (Royaume-Uni)	Mary CRASS
Aspects financiers et fiscaux des transports (FIFI)	Arie BLEIJENBERG (Pays-Bas)	Stephen PERKINS
Chemins de fer (CF)	Fabio CROCCOLO (Italie)	Stephen PERKINS
Intégration des nouveaux pays Membres (INT)	Wojciech ZARNOCH (Pologne)	Alain RATHERY Elena SHATBERASHVILI
Lutte contre la délinquance, la fraude et le terrorisme dans les transports (CCT)	Jack SHORT (CEMT)	Mary CRASS
Sécurité routière (SR)	Björn STAFBOM (Suède)	Martine-Sophie FOUVEZ
Statistiques (STAT)	Claudine LAGUZET (France)	Andreas KOPP Mario BARRETO
Transport et environnement (ENV)	Ueli BALMER (Suisse)	Stephen PERKINS
Transport intermodal et logistique (TIL)	Henry MAILLARD (Belgique)	Martine-Sophie FOUVEZ
Transport routier (TR)	David SUTTON (Malte)	Martine-Sophie FOUVEZ
Transport urbain durable (URB)	Pat MANGAN (Irlande)	Mary CRASS

ACTIVITÉS DES GROUPES DE TRAVAIL EN 2004

Accès et inclusion

En 2004, le groupe de travail sur l'accès et l'inclusion a clairement défini ses buts à court terme : "Intégrer au coeur des considérations liées à la politique des transports, les questions relevant de l'accessibilité et faire en sorte qu'elles ne soient plus traitées à la marge des développements politiques et considérées comme des questions additionnelles ou secondaires".

Avec ceci en toile de fonds, le groupe de travail a finalisé un rapport sur la "Mise en oeuvre au niveau national des mesures visant à améliorer l'accessibilité des transports".

www.cemt.org/online/council/2004/CM200427e.pdf

Le rapport soumis aux Ministres à leur Conseil de 2004 à Ljubljana met en évidence les meilleures pratiques qui se dégagent des initiatives prises au niveau national pour améliorer l'accessibilité du système de transport, ainsi que les efforts déployés pour favoriser la mise en oeuvre efficace de mesures aux niveaux local et régional. Il recense et évalue les obstacles à la mise en oeuvre – notamment d'ordre institutionnel, financier ou politique et propose des moyens pour surmonter ces obstacles – plus précisément les mesures que les administrations nationales peuvent prendre pour faciliter l'amélioration de l'accessibilité.

L'année 2004 a vu également la publication du rapport de la Task Force CEMT-UITP *Améliorer l'accès aux transports publics*. Les lignes directrices préparées pour accompagner le rapport seront publiées en 2005.

www.cemt.org/topics/handicaps/tphpubfr.htm

En 2004, la mise à jour du *Guide de bonnes pratiques pour les personnes à mobilité réduite* a également commencé. Le Guide révisé sera présenté aux Ministres à Dublin en 2006.

A l'automne 2004 en Irlande, le Department for Transport a été l'hôte de la réunion du groupe de travail sur l'accès et l'inclusion et a organisé conjointement au groupe un atelier visant à examiner les améliorations réalisées en Irlande en matière d'accessibilité aux transports. L'atelier a réuni environ 70 participants comprenant des membres du groupe de travail CEMT, des officiels du gouvernement irlandais, des municipalités, des autorités des transports et des représentants des personnes handicapées en Irlande.

En 2005, le groupe se concentrera entre autres, sur l'examen des problèmes particuliers des personnes souffrant de difficultés d'apprentissage ou de troubles cognitifs et sur l'état et le développement des services spécialisés de porte à porte.

Lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports

Les transports sont depuis longtemps un des moyens dont les terroristes usent le plus volontiers pour détruire des infrastructures, des véhicules et des vies humaines. Lors de leur Conseil de 2004 à Ljubljana, les Ministres des transports ont débattu à nouveau du problème de la sûreté et de la lutte contre le terrorisme dans le secteur des transports qu'ils avaient abordé pour la première fois durant leur Conseil de Bucarest en 2002, à la suite des tragiques événements du 11 septembre 2001. Les Ministres ont également adopté une Déclaration sur la sûreté et le terrorisme dans le secteur des transports www.cemt.org/online/council/2004/CM200405Ff.pdf qui fait ressortir entre autres, la nécessité de promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sûreté dans le secteur des transports et le besoin de soutenir les efforts accomplis pour affiner les méthodes d'évaluation, en vue d'améliorer l'évaluation des coûts et des avantages du renforcement des mesures de sûreté.

Les Ministres ont également approuvé une série de Recommandations sur la sûreté du transport des conteneurs à travers les différents modes www.cemt.org/online/council/2004/CM200406f.pdf basées sur le rapport conjoint CEMT/OCDE qui étudie spécifiquement le terrorisme et le système de transport de conteneurs. Le rapport qui doit être publié début 2005 décrit la complexité, l'hybridité du système de transport des conteneurs et identifie les zones de vulnérabilité à travers toute la chaîne. Le rapport contient également des recommandations concernant les mesures prises pour améliorer la sûreté des conteneurs, et indique les initiatives qui devraient être prises par les autorités de transport – en particulier transport terrestre et autorités maritimes.

Aspects fiscaux et financiers du transport

Après la publication du rapport intitulé *La réforme des taxes et des redevances dans les transports* en 2003, le Groupe a consacré le premier semestre de l'année à préparer le débat sur les redevances d'utilisation des routes pour le Conseil de Ljubljana. Il a été rendu compte aux Ministres des expériences très concluantes des pays membres qui ont utilisé des redevances pour gérer la demande, en se fondant sur la Conférence de Londres (voir plus haut, sous le titre "Autres manifestations importantes"). En outre, les Ministres ont approuvé une série de recommandations sur la meilleure démarche de tarification, qui insistent sur la nécessité de mieux connaître les coûts à prendre en compte dans le calcul des redevances et de concevoir une approche commune à cet égard, surtout pour le transport routier, ainsi que sur les avantages de l'adoption d'une démarche internationale commune en matière de tarification dans ce secteur. Ces recommandations soulignent néanmoins que les redevances, pour être efficaces, doivent être liées aux coûts de l'utilisation des infrastructures à l'échelon local, en particulier ceux de la congestion, et qu'il convient par conséquent de laisser une certaine latitude aux autorités nationales et locales en matière de fixation des prix.

Dans le deuxième semestre de l'année, les travaux ont principalement porté sur les redevances discriminatoires dans le transport routier international de marchandises, en passant en revue la structure et le niveau des redevances dans tous les pays membres. Des recommandations sur les moyens d'éviter les redevances discriminatoires seront formulées à l'intention du Conseil de 2005. La base de données de la CEMT sur les taxes et les redevances dans le transport routier de marchandises ont également été mises à jour en 2004, tâche qui se poursuivra en 2005.

Intégration des nouveaux pays Membres

A la suite de l'adoption du nouveau programme de travail par les Ministres de la CEMT lors de la session de Ljubljana, il a été décidé de remplacer le groupe sur l'intégration des nouveaux pays Membres par des Task Forces qui présentent l'avantage d'avoir des méthodes de travail beaucoup plus flexible. Un accent tout particulier sera mis à l'avenir sur les pays de la CEI et sur ceux de la région des Balkans.

Avant ce changement de structures, le groupe sur l'intégration a accompli deux tâches principales en 2004 :

■ **Levée des entraves au passage des frontières**

En 2004, le groupe sur l'intégration a poursuivi un travail mené depuis fort longtemps par la CEMT sur la levée des entraves au passage des frontières pour le transport international de marchandises. Le groupe a préparé un nouveau rapport sur ce sujet [CEMT/CM(2004)23] qui a été soumis aux Ministres lors du Conseil de Ljubljana en 2004. Ce rapport trouve ses fondements dans une enquête lancée par le groupe en 2003 et diffusée tant dans les Etats Membres qu'auprès des organisations internationales concernées. Ce document met à jour le précédent rapport qui datait de 1999 et fait le point sur les progrès réalisés depuis cette date. Il examine également les conséquences prévisibles de l'élargissement de l'Union européenne sur les conditions de franchissement des frontières en Europe. Les Ministres lors de la session de Ljubljana ont approuvé le contenu ainsi que les conclusions de ce rapport, et ont adopté toute une série de **Recommandations sur la levée des entraves au passage des frontières** [CEMT/CM(2004)7].

Les Ministres ont également demandé au Comité des Suppléants de suivre l'application des recommandations ainsi adoptées et de faire rapport à ce sujet au Conseil des Ministres d'ici 2008.

■ **Planification et financement des infrastructures de transport au niveau paneuropéen**

A la suite d'un **séminaire sur le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie** organisé conjointement par la CEMT, la Commission Européenne, la CEE-ONU et la BEI les 27 et 28 novembre 2003 à Paris, le groupe de direction qui avait été créé en 2002 dans le cadre du groupe sur l'intégration des nouveaux pays membres, a préparé un rapport sur ce sujet [CEMT/CM(2004)17].

Ce rapport a été soumis au Conseil des Ministres lors de la session ministérielle de Ljubljana en 2004. Il était accompagné d'une note politique sur l'évolution récente des investissements en infrastructures de transport. Ces deux documents étaient rattachés au bloc de discussion sur la planification des infrastructures de transport dans une Europe élargie. Le rapport a servi de base à l'élaboration **d'une note politique et d'une Déclaration relatives à une stratégie pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie** [CEMT/CM(2004)1] qui ont été adoptées par les Ministres de la CEMT. La Déclaration définit les principes et les stratégies politiques à suivre pour le développement des infrastructures de transport sur les principales liaisons d'intérêt paneuropéen.

Comme demandé par les Ministres de la CEMT à Ljubljana, ce travail devra faire l'objet d'un suivi de la part des nouvelles structures mises en place pour remplacer le groupe sur l'intégration.

Transport intermodal et logistique

Dans le contexte du programme de travail adopté en 2004, le Groupe sur les transports combinés a été convié à procéder à un examen approfondi portant sur l'orientation future de ses travaux afin de mieux prendre en considération la volonté exprimée par le Conseil de réaliser un transfert modal et de tenir compte des nouvelles caractéristiques de la demande de transport de marchandises ainsi que des travaux menés simultanément par d'autres instances. L'accent sera mis d'une part sur les problèmes spécifiques au développement du transport combiné à l'est de l'Europe, et d'autre part sur une approche plus globale de l'intermodalité en étendant le champ d'étude aux activités logistiques.

Un rapprochement des travaux du Groupe et de ceux du Groupe équivalent à la CEE-ONU s'est opéré en 2004. Ces nouvelles orientations ont amené les deux Groupes de la CEMT et de la CEE-ONU à changer d'appellation pour devenir des Groupes sur le Transport Intermodal et la Logistique.

Un séminaire conjoint CEMT/CEE-ONU sur le Transport Intermodal entre l'Europe et l'Asie a eu lieu à Kiev en septembre 2004 (voir rubrique "Autres événements majeurs en 2004").

Enfin, un examen détaillé de la mise en œuvre de la Résolution d'ensemble sur le transport combiné adoptée en 2002, a été entrepris et devrait être finalisé pour une prochaine session ministérielle.

Chemins de fer

En 2004, les travaux en ce domaine ont été centrés sur deux grands thèmes : achever l'examen de *la réforme de la réglementation des chemins de fer en Russie* (voir ci-dessus, sous le titre "Autres manifestations importantes") et commencer celui de la mise en œuvre de la Résolution de 2002 sur le développement des chemins de fer européens pour préparer le Conseil des Ministres de 2005. Les principaux chapitres de la Résolution concernent les redevances

d'utilisation des infrastructures, les droits d'accès et les fonctions réglementaires ; en 2004, le Groupe s'est surtout attaché à l'étude de redevances d'utilisation des réseaux ferrés plus efficaces qui favoriseront le développement des services internationaux et faciliteront l'instauration de la concurrence entre opérateurs de fret ferroviaire (voir aussi les "Autres manifestations importantes" ci-dessus). Le Groupe a aussi entamé le bilan de l'expérience des organismes réglementaires indépendants et du recours aux appels d'offres pour l'octroi de concessions exclusives d'exploitation des services ferroviaires de voyageurs en tant que moyen efficace d'ouvrir de nombreux marchés du transport de voyageurs à la concurrence.

Sécurité routière

Le bilan actuel des accidents de la route a conduit le Conseil des Ministres à fixer des objectifs chiffrés en matière de sécurité routière tels que la réduction de moitié du nombre de tués sur les routes de la CEMT d'ici 2012. Afin d'atteindre cet objectif, le Groupe sur la sécurité routière a :

- défini les conditions de mise en oeuvre et de suivi de l'objectif indicatif de réduction de 50 % du nombre de tués fixé par le Conseil des Ministres de Ljubljana en mai 2004 ;
- suivi les conditions d'application dans les différents pays des Recommandations clés de la CEMT en matière de sécurité routière dans un rapport qui a été discuté pour la première fois lors de la session d'automne 2004 du Groupe.

En outre, une étude faite par des pairs sur la politique de sécurité routière en Lituanie a été publiée en août 2004 (en anglais seulement). Elle est la première d'une série d'études "sur le terrain". L'équipe d'évaluation en Lituanie était composée d'experts d'Autriche, des Pays-Bas et de Suède.

La prochaine étude devrait concerner la politique de sécurité routière de la Fédération de Russie. Elle sera menée conjointement avec la Banque Mondiale et l'Organisation Mondiale de la Santé.

Transport routier

■ *Aspects sociaux*

Le Groupe poursuit les actions entreprises concernant :

- L'application et le contrôle harmonisés sur les temps de conduite et de repos avec notamment la définition d'une procédure d'échange d'informations sur les infractions commises à l'AETR ou à une réglementation équivalente.
- L'établissement d'un lien entre l'augmentation du contingent multilatéral de la CEMT et le respect des conditions sociales (malgré les réticences exprimées par plusieurs délégations et la réserve générale de l'Autriche).
- La définition et l'harmonisation internationales des temps de travail.

- Les conditions d'accès au marché du transport routier de marchandises, harmonisées sur le plan international.

■ *Contingent multilatéral*

Pour répondre aux demandes du Conseil des Ministres, le groupe prépare :

- Des lignes directrices pour la distribution du contingent au niveau de chaque pays.
- Des propositions sur une réforme du système, avec des instructions précises sur l'utilisation pratique du contingent. Cette réforme devrait aussi envisager une redistribution des contingents de base, compte tenu de l'élargissement de l'Union européenne, qui compte depuis le 1^{er} mai 2004, 25 pays Membres.

En outre, il est prévu de traiter, lors du Conseil des Ministres de mai 2005, le problème du contingent multilatéral dans un contexte plus global (comprenant la réglementation économique, les systèmes de taxation, la mise en oeuvre effective des mesures arrêtées...) afin d'avoir une perspective générale de l'évolution du transport routier dans l'ensemble des pays concernés par ce système multilatéral.

Statistiques

Depuis 1991, la coopération dans le domaine statistique entre la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), l'Office Statistique des Communautés Européennes (EUROSTAT) et la CEMT s'est considérablement renforcée avec la constitution d'un Groupe de travail Intersecrétariat auquel participe activement le secrétariat de la CEMT sous le contrôle du Groupe des Experts Statisticiens. En 2004 le Secrétariat a travaillé à la préparation des documents statistiques suivants :

- La quatrième édition du Glossaire des Statistiques de Transport qui inclura une mise à jour du chapitre route, ainsi qu'un nouveau chapitre concernant le transport aérien.
- La version WEB du Questionnaire Commun des Statistiques de Transports Terrestres qui collecte les données 2003.
- La brochure annuelle "Evolution des Transports, 1970-2003".
- Le Rapport Statistique sur les Accidents de la Route en 2002.

Le Secrétariat a également mis à jour de façon régulière la banque de données sur la conjoncture dans le secteur des transports terrestres. Les enquêtes destinées à alimenter cette base visent à recueillir, tous les trimestres, des informations pour chaque pays sur les marchandises et les voyageurs transportés par le rail, les marchandises transportées par la route et la voie navigable, des données sur la circulation automobile, les premières immatriculations de véhicules routiers, les livraisons de carburants, le nombre de tués sur la route ainsi que des renseignements statistiques sur l'état général de l'économie (importations, exportations,

production industrielle). Au cours de l'année 2004, quatre enquêtes trimestrielles ont été réalisées et les informations ainsi recueillies ont été rendues accessibles sur le site WEB de la CEMT :

www.cemt.org/stat/conjonct/indexfr.htm

L'objectif de l'enquête qui a été faite sur les investissements dans les infrastructures de transport, est d'élaborer sur la base des données collectées, un rapport qui sera présenté au Conseil des Ministres et décrira les grandes tendances enregistrées dans le développement des infrastructures, y compris les dépenses d'investissement et d'entretien pour la période 1987-2000. Cependant, en raison de la qualité des informations collectées, il est nécessaire d'effectuer des investigations supplémentaires sur les données, par conséquent, la publication des résultats ne sera disponible qu'au milieu de l'année 2005.

Transports urbains durables

Le Groupe de direction CEMT sur le transport urbain durable a poursuivi en 2004 son exploration des difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable.

Dans le cadre du travail en cours à la CEMT intitulé "Mise en oeuvre des politiques de transports urbains durables : aller de l'avant" le rapport sur *les politiques nationales en faveur du vélo* a été présenté aux Ministres à leur Conseil de 2004 à Ljubljana. Les Ministres ont approuvé les conclusions et recommandations contenues dans le rapport et adopté une **Déclaration sur les politiques nationales en matière de cyclisme pour le transport urbain durable.**

www.cemt.org/online/council/2004/CM200411f.pdf

Le rapport a été publié en décembre 2004.

Le Ministère des Transports de Russie a été l'hôte de l'atelier intitulé *Mise en oeuvre des politiques de transport urbain durable en Russie et dans les autres pays de la CEI* du 30 septembre au 1^{er} octobre 2004. L'objectif était d'examiner comment les spécificités historiques, économiques, institutionnelles et stratégiques de ces régions ont des effets sur la mise en oeuvre de la politique de transport urbain durable. Avec une attention particulière portée au cas de la Russie, l'atelier a fait ressortir l'expérience réalisée dans les autres pays de la CEI et à la fois dans les pays candidats à l'accession à l'UE et ceux qui envisagent d'adhérer à l'Union ultérieurement.

Les conclusions de l'atelier de Russie ainsi que celles de l'atelier qui s'est tenu à Washington D.C. en 2003 et celles à venir de l'atelier qui se tiendra à Tokyo en mars 2005, contribueront à l'élaboration d'un Guide pour une "mise en oeuvre efficace" des politiques de transport durable, à l'intention des gouvernements. Ce guide sera présenté aux Ministres lors de leur Conseil à Dublin en 2006.

L'étude concernant l'amélioration de la collecte et du suivi des données urbaines demandée par les Ministres lors de leur Conseil à Lisbonne en 2001, ont débuté en 2004 avec la création d'une

Task Force destinée à faire avancer les travaux dans ce domaine. Les conclusions et recommandations d'un séminaire CEMT tenu en juin 2002 sur ce sujet, constituent la base de ce travail.

www.cem.org/topics/urban/URB0301rev1e.pdf

Un rapport sur *Comment améliorer la collecte et le suivi des données urbaines* sera préparé en 2005 et servira également à réaliser le Guide ci-dessus mentionné.

Transport et environnement

Le Groupe sur les transports et l'environnement, conjointement avec l'Agence internationale de l'énergie, a entrepris une étude de l'écart entre la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées lors des essais et les performances des voitures sur route. Il existe un certain nombre de technologies de réduction des émissions qui, bien qu'elles soient sans effets dans les cycles d'essais servant à la certification des voitures, entraînent des progrès notables dans plusieurs conditions différentes de circulation. Le rapport final, à paraître prochainement, préconise un certain nombre de technologies et des mesures, notamment l'amélioration des habitudes de conduite, que les gouvernements pourraient promouvoir avec un bon rapport coût/efficacité dans le cadre leurs stratégies visant à réduire les émissions de CO₂. Des travaux ont commencé, en outre, pour passer en revue toutes les mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre prises dans le secteur des transports par les autorités des pays membres et pour en évaluer l'impact en termes de réduction. Un rapport sera présenté aux Ministres en 2006.

Le Groupe a également entamé des travaux visant à définir des orientations à l'intention des Ministres sur la démarche de protection de l'environnement appropriée lors de l'aménagement des voies navigables. La navigation intérieure peut jouer un rôle dans les stratégies de transport durable dès lors qu'elle produit relativement peu d'émissions atmosphériques et de bruit par tonne de marchandises transportées, mais elle s'accompagne d'incidences environnementales importantes sur la qualité de l'eau, la biodiversité, le paysage et la valeur récréative des ressources hydriques naturelles. Pour préserver un équilibre favorable, il faut évaluer avec soin les impacts de l'aménagement des cours d'eau pour les rendre navigables. D'ailleurs, plusieurs directives communautaires récentes auront une profonde influence sur l'étendue et la qualité des évaluations requises, ainsi que sur les procédures à suivre en ce domaine. Une étude a été lancée pour récapituler les pratiques actuelles d'atténuation de l'impact sur l'environnement et réfléchir aux problèmes à surmonter aujourd'hui pour améliorer la protection de l'environnement et concilier les demandes d'accroissement de capacité des voies navigables avec le développement durable. Le rapport servira de base pour échanger des connaissances sur les bonnes pratiques et relever le défi posé par les nouvelles exigences en matière d'évaluation. Les questions soulevées seront reprises à l'occasion d'une conférence qui sera organisée en 2006, en coopération avec les ministères des transports et de l'environnement, ainsi qu'avec des organisations intergouvernementales et des ONG de la profession et de défense de l'environnement.

ACTIVITÉS DU CCRT EN 2004

Comité conjoint OCDE/CEMT de recherche sur les transports (CCRT)

Président

Houko LUIKENS (Pays-Bas)

Groupes de travail	Président	Secrétariat
Jeunes conducteurs : risques et mesures de prévention efficaces (TS1)	Divera TWISK (Pays-Bas)	Colin STACEY
Gestion de la vitesse (TS2)	Jacques NOUVIER (France)	Véronique FEYPELL
Réalisation d'ambitieux objectifs chiffrés de sécurité routière (TS3)	Eric HOWARD (Australie)	Véronique FEYPELL
Congestion de la circulation dans les grandes zones métropolitaines (TO1)	Tom WORSLEY (Royaume-Uni)	Philippe CRIST
Evaluation économique des chaussées à longue durée de vie : Phase II (IM3)	Jorgen CHRISTENSEN (Danemark)	John WHITE
Investissements dans les infrastructures de transport : financement des besoins futurs en infrastructure (TI1)	Urban KARLSTRÖM (Suède)	Colin STACEY
Politiques en faveur de transports de surface durables (ET1)	A déterminer	Philippe CRIST
Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (BICAR)	Josef MIKULIK (République Tchèque)	Véronique FEYPELL
Documentation internationale de recherche sur les transports (ITRD)	Colin HOWARD (Royaume-Uni)	Véronique FEYPELL
Tables Rondes	Président	Secrétariat
128 - Systèmes nationaux de planification des infrastructures	Alain BONNAFOUS (France)	Andreas KOPP Michel VIOLLAND
129 - Les limites de la (dé)réglementation des services de transport	Emile QUINET (France)	Andreas KOPP
130 - Transport et décentralisation	José Manuel VIEGAS (Portugal)	Andreas KOPP Michel VIOLLAND
131 - Transport et commerce international	Roger VICKERMAN (Royaume-Uni)	Andreas KOPP
132 - Investissements en infrastructures de transport et productivité	Hilde MEERSMAN (Belgique)	Andreas KOPP
Atelier "Imaginer l'avenir des transports, quel rôle pour le CCRT ?"	Tom WORSLEY (Royaume-Uni)	Andreas KOPP Philippe CRIST

Groupes de travail de recherche

Le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports développe des projets de recherche au sein de groupes de travail ouverts à la participation des pays membres. Ces projets ont pour objectif d'élaborer des recommandations orientées vers l'action politique et de formuler des suggestions en vue de susciter des progrès dans les domaines clés actuels de la recherche. Ces travaux font partie du programme de travail du CCRT et sont supervisés par le Comité OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports. En 2004, le programme comportait cinq projets de ce type.

L'évaluation économique des chaussées à longue durée de vie, Phase II

La Phase I du projet *Evaluation économique des chaussées à longue durée de vie* (OCDE, 2005) évalue les limites de coûts dans lesquelles les nouvelles couches de roulement pour des chaussées à longue durée de vie peuvent être économiquement viables, lorsque l'on prend en compte les économies à long terme sur les coûts d'entretien et les coûts pour l'utilisateur. Pour des routes fortement circulées, de telles chaussées devraient avoir une durée de vie d'environ 30 ans au cours de laquelle seuls des travaux minimes d'entretien seraient nécessaires.

Le Groupe de travail a identifié deux matériaux envisageables pour des couches de roulement innovantes à longue durée de vie, qui mériteraient de plus amples recherches. Il s'agit du *bitume époxy* et du *béton à haute performance*.

La Phase II du projet a débuté en 2004. L'objectif est de tester les caractéristiques et propriétés des matériaux envisageables afin d'évaluer si leur utilisation serait possible dans des couches de roulement à longue durée de vie. Si nécessaire le projet pourra être amené à affiner la composition de ces matériaux. Cette phase se limitera à des essais en laboratoire, afin d'éviter des essais en grandeur réelle qui peuvent être complexes, longs et coûteux. Les essais en grandeur réelle ne seront considérés que dans la troisième et dernière phase du projet. Les essais sont conduits par des laboratoires nationaux sur la base d'une coopération internationale. Les différentes étapes du projet sont les suivantes : mise sur pied (6 mois); choix des matériaux et essais proprement dits (18 mois); évaluation et compte rendu des résultats (6 mois). Les résultats seront comparés aux attentes et résultats détaillés de la Phase I et évalués sur le plan technique ainsi qu'en termes des effets sur des changements futurs possibles des environnements routiers.

La phase II du projet est présidée par Jorgen Christensen, Directeur de l'Institut des Routes du Danemark (VI/DRI). Deux réunions se sont tenues en 2004 et deux autres réunions se tiendront en 2005. Le projet sera terminé en 2006 et un rapport final sera publié.

Pour plus d'information, veuillez contacter john.white@oecd.org.

La gestion de la vitesse

La recherche a montré qu'une augmentation des vitesses conduit à une gravité accrue des accidents, à une plus grande consommation d'énergie et à une augmentation de la pollution atmosphérique. Ceci étant, une grande proportion des conducteurs aime conduire au-delà des limites de vitesse autorisées, sans se préoccuper de l'augmentation du risque d'accident ou des coûts pour l'environnement.

C'est dans ce contexte que le CCRT a lancé en 2004 un nouveau Groupe de travail sur la Gestion de la vitesse, sous la présidence de James White (Transport Canada) avec pour objectif de conduire une évaluation détaillée de la gestion et du contrôle de la vitesse dans les pays membres, en examinant les facteurs environnementaux, sociaux et économiques à prendre en compte dans les décisions politiques relatives aux limites des vitesses et au contrôle de leur respect.

Le Groupe de travail qui en est actuellement à "mi-parcours" a passé en revue les politiques actuelles de gestion de la vitesse dans les pays participants. L'analyse porte à la fois sur les mesures traditionnelles de gestion la vitesse, comme les aménagements de l'infrastructure ou les méthodes de contrôle traditionnelles par la police, ainsi que sur les mesures et approches innovantes y compris les systèmes intelligents d'adaptation de la vitesse (ISA). Le Groupe de travail étudie également les cadres d'évaluation qui permettent de prendre en compte les effets de chacune des mesures dans une politique globale de gestion de la vitesse.

Deux réunions plénières se sont tenues en 2004 et deux autres réunions auront lieu en 2005. Le rapport final sera publié début 2006.

Pour plus d'information, veuillez contacter veronique.feypell@oecd.org.

Jeunes conducteurs : Risques et mesures de prévention efficaces

Parce qu'ils sont systématiquement surreprésentés dans les statistiques des accidents, les jeunes conducteurs sont une source de risque plus élevé pour eux-mêmes, leurs passagers et les autres usagers de la route. Par conséquent, pour atteindre les objectifs de sécurité routière fixés par les Ministres de la CEMT et plusieurs des pays membres il est essentiel de s'occuper du thème des jeunes conducteurs.

Le projet est conduit par un groupe de travail de recherche composé d'experts de 20 pays, sous la présidence de Mme Divera Twisk de l'Institut de recherche sur la sécurité routière (SWOV) des Pays-Bas. L'étude fournira une évaluation complète des facteurs qui contribuent au niveau élevé d'implication des jeunes conducteurs dans les accidents. Elle passera en revue les mesures de prévention, comme l'éducation et la formation des conducteurs, les campagnes de communication, le contrôle et la technologie, avec le but de recommander les pratiques exemplaires et les options qui s'offrent aux pouvoirs publics pour améliorer encore la situation.

Le travail a commencé en mai 2004 et le rapport final sera publié en 2006. Pour plus d'information, veuillez contacter colin.stacey@oecd.org.

La congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines

Le réseau routier est un ensemble complexe et dynamique dont le bon fonctionnement peut être atteint lorsque le trafic routier surpasse l'offre d'infrastructure. Cette baisse de fonctionnement est exacerbée par des coûts importants attribuables aux délais subis par les usagers individuels ainsi que par les entreprises. D'autant plus que les impacts environnementaux et les dépenses énergétiques induits par la congestion sont non-négligeables. Aussi, les autorités de transport ont depuis longtemps porté une attention particulière à la question de la congestion de la circulation.

Il subsiste, cependant, un fort débat sur la portée réelle du problème de la congestion en milieu urbain - et de ses impacts. Si certains maintiennent que les coûts économiques et sociaux imputés à la congestion sont très élevés, d'autres, au contraire, minimisent l'importance de ces coûts et déclarent qu'ils sont supportables.

Le travail du groupe contribuera à améliorer les politiques et les approches opérationnelles ciblant la réduction de la congestion et éclairera des pistes prometteuses en adoptant une approche globale et systémique du problème en milieu urbain. En particulier, le projet cherche à mettre en évidence les différentes formes de congestion, ainsi que leurs causes et leurs inter-connexions tout en décrivant les impacts et les coûts du phénomène. Ces éléments de l'étude permettront une analyse de l'adéquation et de l'efficacité des stratégies actuellement déployées pour contenir la congestion et fournira des pistes de réflexion visant de nouvelles approches.

Si l'étendu du projet englobe au sens large les réseaux routiers internationaux, nationaux et interurbains, un regard spécifique sera porté sur les zones où la congestion est particulièrement présente et problématique - c'est-à-dire en milieu urbain et périurbain.

Le Groupe de travail a tenu ses deux premières réunions en juin et en novembre 2004. Pour plus d'informations, veuillez contacter philippe.crist@oecd.org.

Les investissements dans les infrastructures de transport : Financement des besoins futurs en infrastructure

Le financement des besoins courants de construction et d'entretien d'infrastructures de transport est un problème commun à tous les pays. Malgré des pressions budgétaires et des conflits de priorités, la plupart des projets sont encore financés intégralement par les pouvoirs publics. La participation du secteur privé au financement des infrastructures, souvent vue comme une solution aux limites budgétaires, est une façon d'apporter de l'efficacité et des compétences nouvelles. Cependant, cette participation n'est pas encore usuelle et a parfois abouti à des résultats imprévus ou malencontreux.

Le CCRT entreprend une étude sur les mécanismes innovants de financement des infrastructures de transport. L'étude sera axée, en particulier, sur les procédures optimales de conception des projets, de mise en adjudication et de passation de contrats, ainsi que sur les cadres réglementaires qui préservent l'intérêt général et partagent les risques et sur les moyens de réduire les coûts de transaction.

Ce projet sera entrepris par un groupe de travail de recherche auquel participeront des experts des pays membres. Le Président du groupe sera Dr. Urban Karlström, Directeur général de l'Institut national suédois de recherche sur les routes et les transports (VTI).

La première réunion du groupe aura lieu en février 2005 et son rapport final sera publié en 2007. Pour plus d'information, veuillez contacter colin.stacey@oecd.org.

Tables Rondes

Pour appuyer et compléter ses travaux sur l'élaboration des politiques, le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports réalise des recherches en économie des transports, qui sont supervisées par le Comité OCDE/CEMT de recherche sur les transports. C'est dans ce cadre qu'un programme de recherche est établi. En 2004, Le programme a donné lieu à cinq Tables Rondes et à un Atelier (voir la section "Autres évènements majeurs en 2004" pour plus d'informations sur l'Atelier).

Systèmes nationaux de planification des infrastructures **Table Ronde 128, 26-27 février 2004**

Même s'ils recueillent une adhésion presque universelle, les systèmes nationaux de planification des infrastructures de transport n'existent pas encore dans tous les pays et lorsque les institutions voulues ont été créées, les résultats obtenus sont souvent loin de ce qu'on envisageait. La Table Ronde a permis d'examiner un certain nombre d'axes de réforme pour corriger ce déséquilibre.

Le processus de planification est trop souvent assimilé à une démarche technique, distincte du processus politique. Certains pays membres, selon diverses formules, y associent les parties prenantes en vue de renforcer l'acceptabilité des résultats de la planification. Ces réformes sont étroitement liées pour améliorer la transparence politique en décentralisant les structures de planification et de formulation des politiques.

Une deuxième difficulté à surmonter pour communiquer au public les résultats de la planification des transports tient au fait que les politiques et projets des transports ont souvent de nombreux effets non monétaires et que le chiffrage de ces effets dans les analyses coût-avantages exige l'utilisation de méthodes complexes. Dans de nombreux pays, on s'efforce d'évoluer vers des méthodes moins rebutantes et plus faciles à utiliser pour communiquer les plans concernant les transports. On s'interroge également sur la question de savoir dans quelle mesure et selon quelles modalités les effets de répartition devraient être pris en compte dans la planification des politiques et des projets de transport.

Etant donné l'objectif qui consiste à attirer davantage les capitaux privés dans le secteur des transports, la planification des transports se trouve désormais plus étroitement liée à l'instauration de redevances d'usage. Elle doit également prendre appui sur des règles de tarification et des mesures réglementaires connexes pour veiller à la concrétisation des gains d'efficacité attendus de l'ouverture du secteur des transports à une plus grande participation privée.

Les limites de la (dé)réglementation des services de transport

Table Ronde 129, 13-14 mai 2004

La privatisation de l'exploitation des infrastructures et services de transport misait sur la perspective d'importants gains d'efficacité et de fortes réductions des besoins en ressources publiques. Aujourd'hui, rares sont ceux qui ne pensent pas que ces espoirs ont été déçus. La Table Ronde a été l'occasion de réfléchir sur les limites de la concurrence dans la prestation des services d'infrastructures à l'intérieur du marché et sur la question de savoir si l'absence de concurrence à l'intérieur du marché pourrait être remplacée par la concurrence pour le marché, par des contrats de concession octroyés par adjudication.

Contre toute attente, les niveaux d'investissements prévus dans le secteur des transports et en particulier dans les infrastructures sont demeurés bas. Pour certains pays, même le simple objectif de réduire la demande de fonds publics pour le secteur des transports n'a pas été atteint. Un problème de taille lié à la privatisation des infrastructures et de la prestation des services de transport semble être que les contrats sont renégociés, dans une situation où les entreprises privées en place détiennent un pouvoir de négociation de plus en plus fort.

Une solution qui a été examinée à la table ronde est l'introduction d'une forme de concurrence de substitution, la concurrence par comparaison. En effet, la comparaison entre les entreprises concurrentes, jumelée à un système de récompense en fonction des performances pourrait renforcer le pouvoir de négociation d'un régulateur indépendant. Actuellement, ce type de réforme de la réglementation n'a pas beaucoup progressé : dans de nombreux pays, les institutions réglementaires demeurent très faibles et les régulateurs ne disposent souvent pas de l'indépendance voulue pour échapper à la capture politique.

Le transport et la décentralisation

Table Ronde 130, 23-24 septembre 2004

Cette Table Ronde a introduit un nouveau thème de débat qui fait partie intégrante des réformes en cours au sein des pays membres. Une décentralisation renforce la responsabilisation des élus par rapport à leurs électeurs mais présente l'inconvénient d'une moindre prise en compte des impératifs nationaux et internationaux. Quels sont donc dans ces conditions les motifs d'une décentralisation ? Les rapports introductifs de la Table Ronde établissent que souvent la décentralisation s'appuie sur des motifs de nature fiscale mais force est de constater qu'il existe en pratique un déséquilibre entre les différentes autorités impliquées dans ces processus de décentralisation : bien souvent les prérogatives de la taxation demeurent centrales. La Table Ronde a aussi établi qu'il était plus facile politiquement de mener une décentralisation que de privatiser ou encore de recentraliser. A l'heure où la régionalisation des transports domine les débats, cette Table Ronde apporte des informations extrêmement riches dans un domaine où l'on a un grand besoin d'analyses de cas pour pouvoir se prononcer.

Transport et échanges internationaux

Table Ronde 131, 21-22 octobre 2004

Cette Table Ronde a eu pour toile de fond une question qui actuellement suscite bien des débats : quelle est l'influence des coûts de transports sur le volume des échanges internationaux et sur les décisions de localisation des entreprises ? Elle a permis de constater que les transports ne nivellent pas les disparités : les coûts de transport ad valorem varient considérablement d'un pays à l'autre en fonction de la géographie et de la structure des biens échangés. Si le prix du transport maritime a peu changé au cours de ces trente dernières années bien qu'il ait fluctué, les tarifs aériens ont eux considérablement diminué : pour les biens à haute valeur ajoutée qui choisissent plutôt ce dernier mode de transport, les coûts ont chuté, favorisant le commerce de la haute technologie. Qu'en est-il pour les pays distants des marchés centraux ? La distance demeure un obstacle aux échanges même si le coût des transports à longue distance diminue plus vite que ceux des transports à courte distance. Les rapports introductifs de la Table Ronde ont permis d'établir en plus que la croissance du commerce international résulte bien de la spécialisation renforcée des économies et de la désintégration verticale des entreprises. Les débats de la Table Ronde ont mis en lumière que la division du travail ne fait que se renforcer, ce qui n'est pas neutre non plus en termes de transports internationaux. D'où des questions fondamentales que la lecture de cette Table Ronde permet d'éclairer comme la nature exacte des principaux obstacles au commerce international et à l'intégration des économies.

Investissements en infrastructures de transport et productivité

Table Ronde 132, 2-3 décembre 2004

A la base des programmes d'investissements en infrastructures de transport se trouve l'attente de gains de productivité élevés et d'une accélération de la croissance économique. Ces attentes sont-elles justifiées ? Disposons-nous d'instruments fiables pour évaluer l'impact des investissements passés dans l'infrastructure ? La Table Ronde apporte une contribution unique à ces questions à partir d'une analyse détaillée des mécanismes qui transforment l'investissement en infrastructures de transport en gains de productivité pour l'économie. La Table Ronde se devait d'éviter les errements des premiers travaux sur le sujet qui faisaient ressortir des bénéfices très élevés à l'occasion d'investissements en infrastructures. L'analyse pour l'Europe de l'Ouest, menée à partir des données CEMT sur l'investissement en infrastructures, a montré que l'investissement a décliné en moyenne au cours des dernières décennies, impliquant une baisse encore plus prononcée de la croissance du stock de capital. L'investissement en infrastructures de transport, même dans les pays les plus riches, a eu un effet positif sur la croissance sans que pour autant cette contribution ressorte comme supérieure à la normale. Il est clair en revanche que l'effet sur la productivité de l'investissement en infrastructures dépend du niveau de développement avec une contribution à la croissance des revenus supérieure pour les pays à revenu intermédiaire. La Table Ronde a également mis en lumière le rôle complémentaire d'une approche macroéconomique en sus des modèles à échelle régionale et des analyses coûts-bénéfices au niveau des projets.

Pour plus d'information, veuillez contacter andreas.kopp@oecd.org.

Bases de données

La Documentation Internationale de Recherche sur les Transports (ITRD)

La Documentation Internationale de Recherche sur les Transports a en son cœur la base de données ITRD, qui est une base de données bibliographiques sur les rapports et articles publiés dans le monde dans le domaine des transports et de la recherche sur les transports. L'ITRD a été créée en 1972 dans le cadre du Programme de recherche en matière de transports routiers de l'OCDE. Elle est maintenant intégrée dans le programme de travail du Centre de Recherche sur les Transports et est administrée par TRL Limited (Royaume Uni). Plus de 350 000 références bibliographiques relatives à la littérature sur la recherche en matière de transports et aux recherches en cours (rapports, articles, actes de conférence) sont disponibles via Internet ou sur d'autres supports complémentaires, comme le CD ROM TRANSPORT.

En 2004, l'ITRD a ouvert son site Internet (www.itrd.org) qui contient des informations pratiques pour les utilisateurs et les membres. De nouveaux produits ITRD seront développés en 2005. L'ITRD compte actuellement 27 membres, représentant 22 pays, qui sélectionnent les informations publiées de leur pays pour les inclure dans la base ITRD après avoir préparé un résumé. L'ITRD est un outil très utile pour les chercheurs et documentalistes spécialisés dans les transports.

Pour plus d'information, veuillez contacter veronique.feypell@oecd.org.

La Base de données Internationale sur la Circulation et les Accidents de la Route (BICAR)

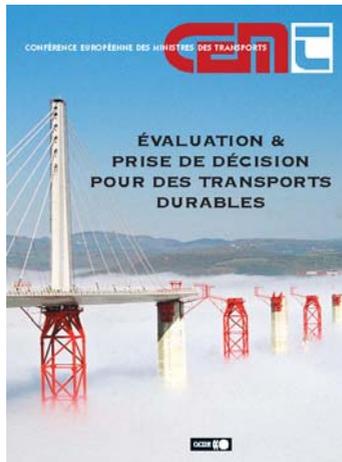
La BICAR est une base de données internationale qui regroupe des données sur les accidents et la circulation pour 30 pays de l'OCDE et de la CEMT. Les données BICAR sont accessibles par tous sur Internet sur la base d'un abonnement annuel. La BICAR contient des données de 1965 à nos jours sur le nombre de tués et de blessés, les risques d'accidents, le volume de trafic, le nombre de véhicules, etc. La BICAR contient en outre des données mensuelles sur le nombre de tués et de blessés.

La BICAR est également un groupe de travail qui traite de questions d'actualité sur la sécurité routière. En 2004, la BICAR a lancé un axe de réflexion sur la sous-déclaration des accidents et sur l'application des séries temporelles pour suivre et évaluer l'impact des changements de vitesse et des politiques de contrôle-sanction.

La BICAR organisera au Printemps 2006 un Atelier sur "*Les données sur la circulation et les Accidents : facteurs clés pour améliorer la sécurité routière*".

Pour plus d'information, veuillez contacter veronique.feypell@oecd.org.

PUBLICATIONS DE LA CEMT EN 2004



Évaluation et prise de décision pour des transports durables

L'instauration d'un développement plus durable nécessite des procédures de planification et de prise de décision particulières. Celles-ci doivent permettre de présenter aux décideurs techniques et politiques les résultats des évaluations économiques préalables et des études d'impact sur l'environnement de manière claire, précise et transparente. En effet, les dispositifs efficaces ne cherchent pas à se substituer aux responsables appelés à prendre des décisions. Leur fonction est de mettre en évidence les choix à opérer, ainsi que les risques et les incidences auxquels il est difficile ou impossible d'attribuer des

valeurs monétaires. Ce rapport formule des recommandations concernant les bonnes pratiques à appliquer dans le secteur des transports sur la base des expériences de sept pays en matière de planification des infrastructures et d'élaboration des politiques des transports.

(75 2004 022 P) ISBN 92-821-1312-4, mars 2004, 256 pages.

La réforme de la réglementation des chemins de fer en Russie

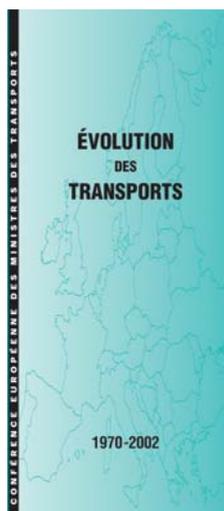
Les chemins de fer acheminent 80 % du volume de marchandises transporté en Russie, d'où l'importance cruciale de leurs performances pour la croissance économique du pays. Bien qu'ils aient souffert d'une sévère insuffisance d'investissements, ils sont actuellement engagés dans une réforme qui progresse rapidement et dont il est capital d'entretenir la dynamique.

Dans ce rapport, quelques-uns des plus éminents spécialistes mondiaux de la réglementation des chemins de fer examinent la restructuration du secteur. Ils analysent notamment les conséquences d'une réforme tarifaire et de l'instauration de la concurrence au sein de l'un des réseaux ferrés les plus étendus du monde. Ce rapport s'appuie également sur l'expérience d'autres pays membres de la CEMT. Certains aspects de la réglementation en vigueur en Allemagne, en Italie, au Royaume-Uni et au sein de l'Union européenne sont résumés dans les annexes du rapport.



(75 2004 042 P) ISBN 92-821-2310-3, mai 2004, 178 pages.

Publié également en russe : (75 2004 048 E1 ISBN 92-821-2314-6), août 2004, 192 pages.



Evolution des transports 1970 – 2002

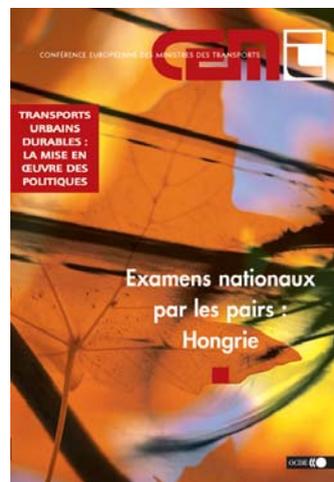
Quelle a été l'évolution du secteur des transports de voyageurs et de marchandises depuis 1970 ? Qu'en est-il de la sécurité routière ? Cette publication fournit les statistiques les plus récentes sur les transports en Europe et s'efforce de mettre en évidence, notamment à l'aide de graphiques, les tendances majeures.

Cette étude offre au lecteur la primeur des tendances de l'évolution des transports car sa parution précède celle de tous les ouvrages comparables. Elle présente une analyse de la situation des transports dans les pays de l'Europe de l'Ouest et de l'Est ainsi que dans les pays baltes et la CEI.

(75 2004 012 P) ISBN 92-821-0324-2, avril 2004, 68 pages.

Transports urbains durables: la mise en oeuvre des politiques, Examens nationaux par les pairs : Hongrie

La Hongrie est sortie de sa période de transition et se trouve en butte à certains problèmes dans le domaine des transports urbains. En effet, les voiries urbaines sont de plus en plus encombrées, le taux de motorisation augmente et l'usage de la voiture se développe. A l'instar de nombreuses villes voisines en Europe centrale et orientale, les agglomérations hongroises s'efforcent de préserver la part modale très favorable que détiennent leurs réseaux bien développés de transports publics, tout en devant assumer le fardeau financier associé au vieillissement du matériel roulant et des infrastructures. De surcroît, la prolifération galopante à la périphérie des villes de centres commerciaux peu accessibles par les transports en commun accroît encore davantage la demande de déplacements en voiture.



Tels sont les défis que doivent aujourd'hui affronter les responsables de l'élaboration des politiques des transports urbains aux niveaux local, régional et national en Hongrie, pays dont l'adhésion à l'Union européenne est imminente.

Ce rapport présente une analyse de l'organisation administrative et des structures décisionnelles qui existent en Hongrie à l'issue de la transition. Il permet ainsi de comprendre dans quel cadre les politiques en matière de déplacements urbains sont mises en œuvre. Enfin, cet ouvrage montre comment la Hongrie peut progresser vers des transports urbains plus durables.



Table Ronde 125

L'intégration européenne des transports ferroviaires de marchandises

En Europe, le marché du fret ferroviaire est en pleine mutation. Alors que la multiplication des échanges de marchandises à longue distance est favorable au chemin de fer, ces derniers ne cessent de perdre des parts de marché au profit des transports routiers de marchandises. Les raisons de ce déclin sont multiples : des prestations de qualité insuffisante, une conception logistique déficiente, un recours trop rare aux technologies informatiques de pointe, ou encore un manque de dynamisme commercial.

Avec l'ouverture des réseaux ferroviaires à la concurrence, de nouvelles entreprises apparaissent : va-t-on dans ces circonstances voir les opérateurs historiques parachever leur mutation ou sont-ils menacés de dépérissement ? Les nouvelles entreprises vont-elles réussir à être rentables commercialement là où les opérateurs traditionnels ont toujours échoué ?

La Table Ronde s'est efforcée d'apporter des réponses à ces questions en examinant précisément la recomposition du paysage ferroviaire européen. Elle en a tiré des leçons précieuses pour la politique des transports en Europe.

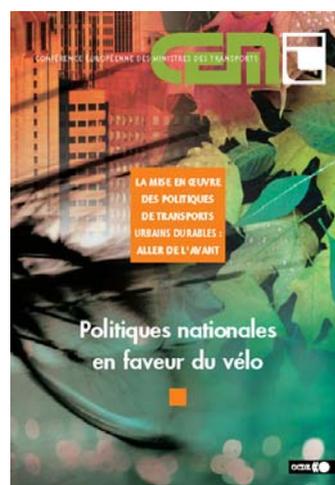
(75 2004 062 P) ISBN 92-821-1320-5, octobre 2004, 128 pages.

La mise en oeuvre des politiques de transports urbains durables : Aller de l'avant ***Politiques nationales en faveur du vélo***

Le cyclisme est une composante essentielle du transport urbain durable. Tandis que la tendance à la hausse de l'utilisation des voitures particulières se poursuit, le cyclisme est de plus en plus salué comme un mode de transport propre et durable.

Cette publication présente les expériences de 21 pays et de 7 municipalités dans l'élaboration et la mise en œuvre de mesures et de politiques visant à promouvoir le cyclisme comme mode de transport.

En 2004, les ministres de la CEMT ont adopté une Déclaration sur les politiques nationales en matière de cyclisme pour le transport urbain durable au Conseil de Ljubljana. Par cette déclaration, les ministres ont reconnu pour la première fois l'importance d'une politique nationale et d'un cadre institutionnel approprié pour la promotion du cyclisme.



(75 2004 102 P) ISBN 92-821-2326-X, décembre 2004, 108 pages.



Améliorer l'accès aux transports publics

Il est capital que les transports publics soient accessibles à tous. Beaucoup de progrès ont été faits en ce sens. Toutefois, la mise en œuvre des politiques visant à améliorer l'accessibilité des transports publics s'est avérée difficile et lente dans de nombreuses zones urbaines. L'un des principaux obstacles rencontrés a souvent été le manque de coordination entre les autorités locales et les opérateurs de transports publics.

La Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et l'Union internationale des transports publics (UITP) se sont associées pour examiner comment les pouvoirs publics et les opérateurs de transports pourraient collaborer plus efficacement.

Il s'agit d'améliorer les véhicules et les systèmes de transports publics urbains, ainsi que les infrastructures connexes, de façon à les rendre plus facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite et à tous les clients des transports publics.

Ce rapport est le fruit du travail d'un groupe de réflexion conjoint de la CEMT et de l'UITP. Il montre combien la coopération entre les prestataires de services des transports publics et les autorités locales est importante. En effet, une telle coopération peut contribuer à rendre les transports publics plus accessibles. Et elle sera d'autant plus efficace qu'elle s'accompagnera d'un dialogue suivi avec la communauté des personnes handicapées. Ce rapport s'appuie sur l'expérience de quatre villes : Göteborg (Suède), Grenoble (France), Prague (République tchèque) et Liverpool (Royaume-Uni). Il identifie les éléments essentiels des partenariats entre les diverses collectivités publiques et les opérateurs de transports publics.

(75 2004 082 P) ISBN 92-821-1324-8, novembre 2004, 100 pages.

Table Ronde 124

Politiques spatiales et transports: Le rôle des incitations réglementaires et fiscales

Les prévisions d'augmentation du trafic ne sont pas de bon augure en matière de dommages à l'environnement et de congestion. Autant de nouveaux défis que les autorités devront relever, de même qu'elles devront accroître les investissements destinés au développement des infrastructures. Les politiques des transports en général et des transports urbains en particulier devront concevoir de nouvelles manières de satisfaire la demande d'accessibilité des transports tout en veillant à réduire



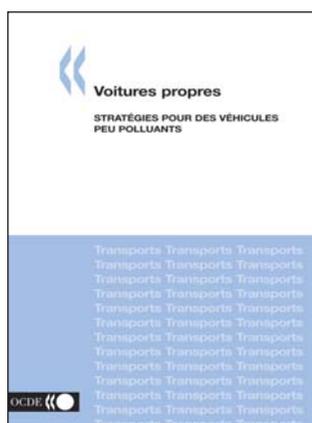
les déplacements. Une solution consiste à mieux prendre en considération l'interdépendance des politiques des transports et des politiques spatiales, et à concevoir les institutions de façon à tenir pleinement compte des possibilités de convergence des objectifs et des arbitrages dans ces deux domaines d'action.

Le manque de coordination entre les politiques des transports et les politiques spatiales a eu des incidences négatives sur leur efficacité. La Table Ronde a montré en quoi la fragmentation de la planification et des mesures mises en œuvre dans le cadre des politiques spatiales a compromis l'efficacité des politiques des transports, et inversement.

La Table Ronde a étudié les moyens de remédier à cette absence de coordination. Des procédures de planification intégrées doivent être mises en place pour résoudre le problème de la fragmentation dans l'élaboration des politiques à tous les niveaux administratifs. Les conséquences négatives de la concurrence entre collectivités territoriales doivent être palliées par une véritable coordination. La Table Ronde a formulé des propositions quant aux mécanismes d'incitation fiscale de nature à corriger les insuffisances de la coordination interterritoriale.

(75 2004 092 P) ISBN 92-821-2322-7, décembre 2004, 196 pages.

PUBLICATIONS OCDE/RTR en 2004



Voitures propres: stratégies pour des véhicules peu polluants

Les émissions de polluants émis par les véhicules à moteur sont depuis longtemps source de préoccupations pour les gouvernements et le public dans son ensemble en raison de leur impact sur la qualité de l'air et la santé. Plus récemment, les émissions de gaz à effet de serre ont suscité des inquiétudes croissantes du fait de leur impact sur le réchauffement de la planète.

Malgré le nombre croissant de véhicules et l'augmentation des distances parcourues, les progrès technologiques apportés aux véhicules conventionnels et aux carburants ont conduit, au cours des dix dernières années, à des réductions considérables des émissions de polluants. Celles-ci ont contribué à une amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines dans la plupart des pays de l'OCDE. Dans le même temps, les émissions de CO₂ ont continué à augmenter de près de 2 % par an.

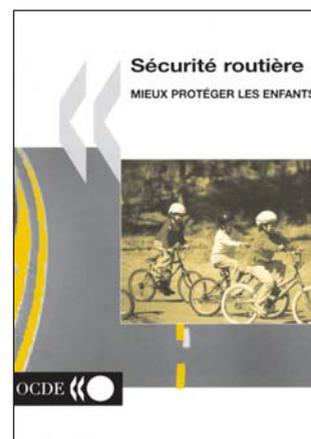
Les technologies conventionnelles (essence et diesel) ont-elles le potentiel de réduire davantage les niveaux d'émissions des polluants locaux ? Est-il possible de réduire la consommation en carburant des véhicules et ainsi contribuer à prévenir une augmentation insoutenable des émissions de CO₂ ? Que peut-on attendre de l'utilisation de carburants alternatifs (tels que le GPL, le GNC ou les biocarburants) ? Les technologies de substitution (telles que les véhicules électriques ou hybrides) ont-elles le potentiel de réduire à la fois les polluants locaux et les émissions globales et, si oui, pourront-elles être compétitives sur le marché par rapport aux technologies conventionnelles ? A plus long terme, que peut-on attendre du développement des véhicules à pile combustible ?

Ce rapport apporte des réponses à ces questions importantes, identifie des options stratégiques et recommande des actions pour promouvoir l'achat et l'utilisation des véhicules les plus respectueux de l'environnement.

(77 2004 022 P) ISBN 92-64-104-968, mars 2004, 232 pages.

Sécurité routière: mieux protéger les enfants

Dans de nombreux pays de l'OCDE, les accidents de la circulation sont la première cause de décès chez les moins de 15 ans. Tragique statistique, un enfant sur 2 100 perdra la vie lors d'un accident de la circulation avant d'atteindre l'âge de 15 ans et beaucoup plus encore subiront des blessures graves ou seront handicapés à vie. Depuis le dernier rapport de l'OCDE sur la sécurité des enfants dans les transports, paru en 1983, on estime que les accidents de la circulation ont tué 100 000 enfants. C'est inadmissible.



La plupart des pays de l'OCDE ont enregistré depuis 1984 des progrès considérables qui ont permis de réduire de moitié le nombre d'enfants tués chaque année dans la circulation. Mais davantage de vies pourraient être épargnées si tous les pays de l'OCDE adoptaient des pratiques qui ont démontré leur efficacité pour améliorer la sécurité des enfants.

Cet ouvrage décrit les progrès accomplis au cours des 20 dernières années et souligne la nécessité de poursuivre les efforts. Il présente les statistiques les plus récentes sur le nombre d'enfants blessés et tués ainsi que sur les modes de transports qu'ils utilisent. Il examine les stratégies les plus efficaces et met en évidence les améliorations nécessaires. Enfin, cet ouvrage formule une série de recommandations quant aux politiques à mener pour améliorer la sécurité des enfants.

Ce rapport s'adresse surtout aux responsables de l'action gouvernementale et de la planification des transports, aux régulateurs, ainsi qu'aux professionnels de la sécurité routière, aux associations d'automobilistes et aux chercheurs.

VIENT DE PARAÎTRE

- *Evolution des transports 1970-2003*
(75 2005 022 P) ISBN 92-821-0336-6, février 2005, 68 pages.
- *Table Ronde 126*
Les aéroports : des plaques tournantes multimodales
(75 2005 032 P) ISBN 92-821-0342-0, février 2005, 184 pages.
- *La sûreté du transport intermodal de conteneurs*
(75 2005 012 P) ISBN 92-821-0332-3, avril 2005, 125 pages.

PUBLICATIONS À PARAÎTRE

- *Améliorer l'accès aux transports publics : Manuel de formation*
- *Table Ronde 127*
Le temps et les transports

Pour commander :

Internet: www.oecd.org/bookshop

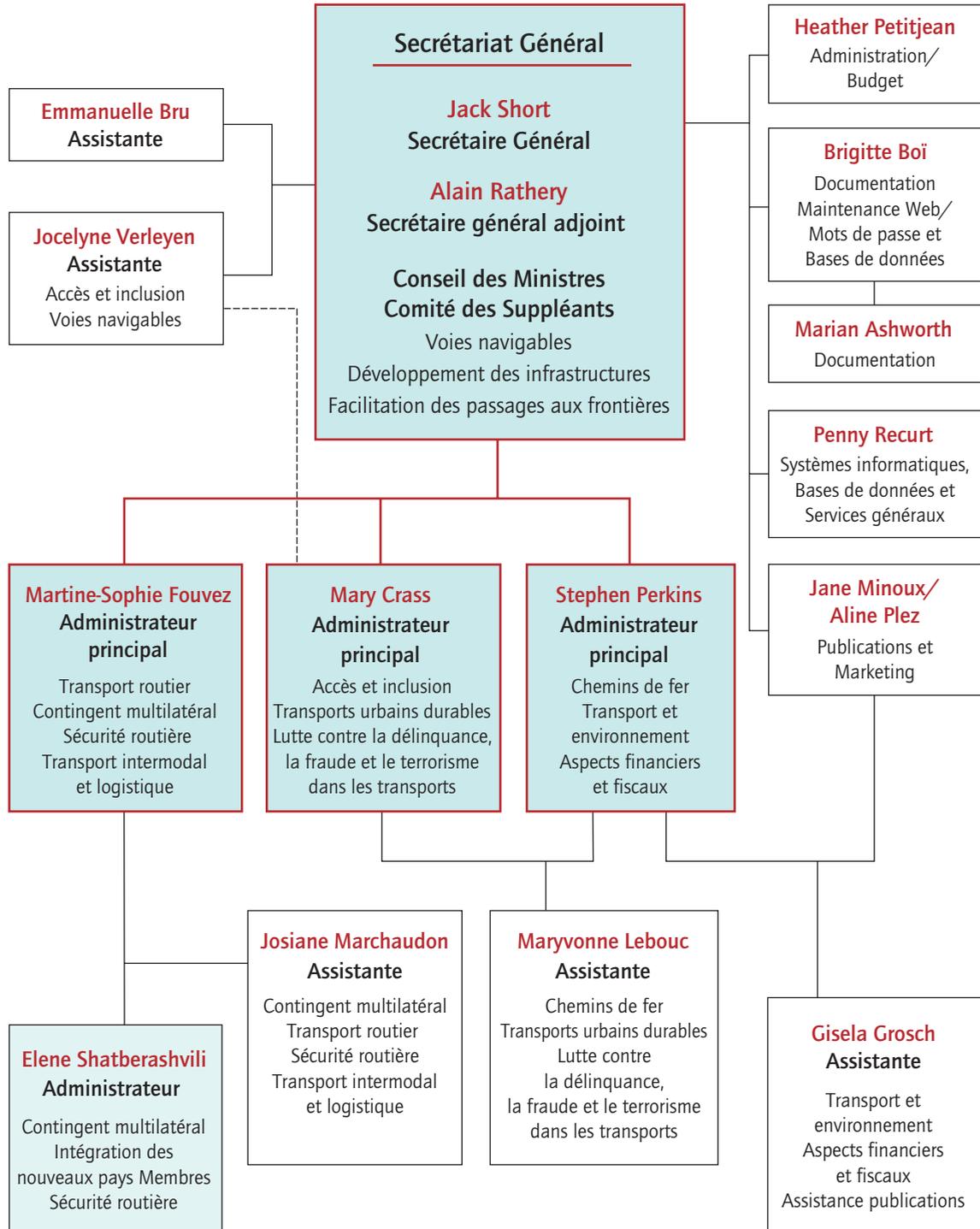
E-mail: sales@oecd.org

Inscrivez-vous à l'adresse suivante
si vous souhaitez être informé(e) lors des parutions
des publications : www.oecd.org/OECDdirect

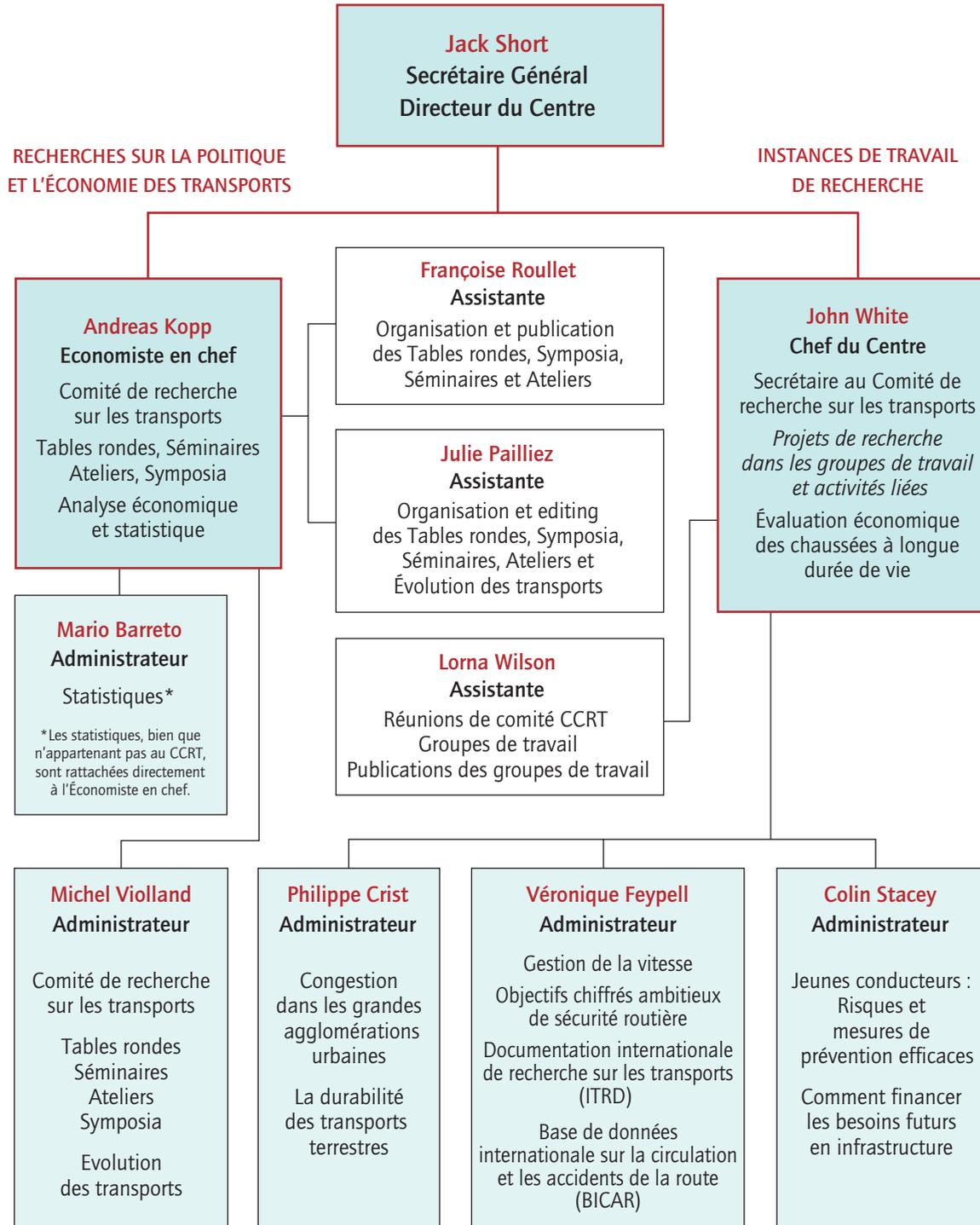
OECD  *direct*

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

Organigramme - avril 2005



Organigramme - Avril 2005



RÉPERTOIRE DU PERSONNEL - 1^{er} avril 2005

Jack SHORT, Secrétaire général
jack.short@oecd.org • Tel: (33-1) 45 24 97 10

Emmanuelle BRU, Assistante
emmanuelle.bru@oecd.org • Tel: (33-1) 45 24 97 18

Alain RATHERY, Secrétaire général adjoint
alain.rathery@oecd.org • Tel: (33-1) 45 24 97 16

Voies navigables, Développement des infrastructures,
Facilitation des passages aux frontières

Jocelyne VERLEYEN, Assistante
jocelyne.verleyen@oecd.org • Tel: (33-1) 45 24 97 11
Accès et inclusion, Voies navigables

POLITIQUE DES TRANSPORTS

- **Martine-Sophie FOUVEZ**, Administrateur principal
sophie.fouvez@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 15
Transport routier, Contingent multilatéral, Sécurité routière, Transport intermodal et logistique
- **Stephen PERKINS**, Administrateur principal
stephen.perkins@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 94 96
Chemins de fer, Transport et environnement, Aspects financiers et fiscaux
- **Mary CRASS**, Administrateur
mary.crass@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 13 24
Accès et inclusion, Transports urbains durables, Lutte contre la délinquance,
la fraude et le terrorisme dans les transports
- **Elene SHATBERASHVILI**, Administrateur
elene.shatberashvili@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 91 62
Contingent multilatéral, Intégration des nouveaux pays Membres, Sécurité routière

- **Josiane MARCHAUDON**, Assistante
josiane.marchaudon@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 25
Contingent multilatéral, Transport routier, Sécurité routière, Transport intermodal et logistique

- **Maryvonne LBOUC**, Assistante
maryvonne.lebouc@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 20
Chemins de fer, Transports urbains durables, Lutte contre la délinquance, la fraude et le terrorisme dans les transports

- **Gisela GROSCH**, Assistante
gisela.grosch@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 93
Transport et environnement, Aspects financiers et fiscaux, Assistance publications

CENTRE CONJOINT OCDE/CEMT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS (CCRT)

- **John WHITE**, Administrateur principal, Chef du Centre
john.white@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 95 96
Secrétaire au Comité de recherche sur les transports, Projets de recherche dans les groupes de travail et activités liées, Évaluation économique des chaussées à longue durée de vie

- **Andreas KOPP**, Administrateur principal, Economiste en chef
andreas.kopp@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 21
Comité de recherche sur les transports, Tables rondes, Séminaires, Ateliers, Symposia, Analyse économique et statistique

- **Colin STACEY**, Administrateur
colin.stacey@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 95 98
Jeunes conducteurs : Risques et mesures de prévention efficaces, Comment financer les besoins futurs en infrastructure

- **Philippe CRIST**, Administrateur
philippe.crist@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 94 47
Congestion dans les grandes agglomérations urbaines, La durabilité des transports terrestres

- **Michel VIOLLAND**, Administrateur
michel.violland@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 87 13
Comité de recherche sur les transports, Tables rondes, Séminaires, Ateliers, Symposia, Evolution des transports

- **Véronique FEYPELLE DE LA BEAUMELLE**, Administrateur
veronique.feypelle@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 95 95
Gestion de la vitesse, Objectifs chiffrés ambitieux de sécurité routière, Documentation internationale de recherche sur les transports (ITRD), Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (BICAR)

- **Françoise ROULLET**, Assistante
francoise.roullet@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 23
Organisation et publication des Tables rondes, Symposia, Séminaires et Ateliers

- **Julie PAILLIEZ**, Assistante
julie.pailliez@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 24
Organisation et editing des Tables rondes, Symposia, Séminaires, Ateliers et Évolution des transports

- **Lorna WILSON**, Assistante
lorna.wilson@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 92 41
Réunions de comité CCRT, Groupes de travail, Publications des groupes de travail

STATISTIQUES

- **Mario BARRETO**, Administrateur
mario.barreto@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 22

COMMUNICATIONS ET ADMINISTRATION

- **Heather PETITJEAN**
heather.petitjean@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 13
Administration / Budget
- **Brigitte BOÏ**
brigitte.boï@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 19
Documentation, Maintenance Web/Mots de passe et Bases de données
- **Marian ASHWORTH**
marian.ashworth@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 27
Documentation
- **Jane MINOUX**
jane.minoux@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 94 35
Publications et Marketing
- **Aline PLEZ**
aline.plez@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 94 35
Publications et Marketing
- **Penny RECURT**, Assistante
penelope.recurt@oecd.org
Tel: (33-1) 45 24 97 14
Systèmes informatiques, Bases de données et Services généraux

Les livres, périodiques et données statistiques de l'OCDE
sont maintenant disponibles sur ***www.SourceOECD.org***,
notre bibliothèque en ligne.

Demandez à votre bibliothécaire des détails concernant
l'accès aux publications en ligne ou
contactez-nous à ***SourceOECD@oecd.org***



www.cemt.org

