

RAPPORT ANNUEL

2005



CEMT

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

RAPPORT ANNUEL

2005



CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



CENTRE CONJOINT OCDE/CEMT
DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS

2005 EN PERSPECTIVE



Jack Short
Secrétaire général

L'année 2005 pourrait bien avoir été une année déterminante dans la longue histoire de la CEMT. Après plus de 50 ans d'existence de la CEMT en tant qu'instance essentiellement européenne, les Ministres à la session annuelle de Moscou ont en effet décidé que le temps était venu de transformer cette organisation en une entité plus globale. Plusieurs raisons sont à l'origine de cette nouvelle initiative significative. Premièrement, il y a la perception grandissante parmi les Ministres que le transport ne reçoit pas l'attention qu'il mérite tant sur le plan politique qu'au niveau du public, et qu'une CEMT reformée peut aider à renforcer l'importance des questions de transport dans le débat public et ce à une échelle globale.

Deuxièmement, il y a un double enjeu dans le fait que les transports sont à la fois une cause et une conséquence de la rapide globalisation des sociétés et des économies. Il est de plus en plus nécessaire de moderniser et d'améliorer les liaisons de transport pour tirer les pleins bénéfices de ce processus de globalisation. Les changements politiques au sein du continent européen avec une Union Européenne élargie sont aussi un important facteur. Enfin, les réformes adoptées à la CEMT en 2003, concrétisées notamment par la création du Centre Conjoint de Recherche sur les Transports avec l'OCDE, ont commencé à faire ressortir ce que pourraient être les bénéfices d'une coopération et d'une approche plus globales sur bien des questions de transport.

Les Ministres ont créé un groupe à haut niveau pour mettre en œuvre les idées de la déclaration formelle qu'ils ont adoptée à Moscou. Le groupe à haut niveau s'est réuni deux fois en 2005 et a examiné toutes les facettes de l'organisation, ses objectifs, ses structures, ses processus décisionnels, son financement, la dissémination de ses travaux et ses liens avec l'industrie et la société civile. Les Ministres ont demandé qu'un rapport soit établi à temps pour que des décisions soient prises à Dublin en mai 2006.

La session ministérielle de Moscou a été le point d'orgue de cette année pleine d'événements. La Fédération de Russie a assumé pour la première fois la présidence de la CEMT et a accompli un travail remarquable en organisant d'une manière très professionnelle la session ministérielle, tout en offrant l'opportunité aux participants d'avoir un aperçu de la culture et du riche passé historique de la Russie.

L'agenda de la session ministérielle de Moscou comportait également une importante discussion sur les transports routiers en Europe. La CEMT est bien connue pour les autorisations multilatérales de transport qu'elle délivre et qui facilitent le commerce international en permettant des déplacements de marchandises normalement non autorisés par les accords bilatéraux qui régulent encore le fonctionnement du transport routier de marchandises en dehors de l'Union Européenne. Les Ministres sont tombés d'accord sur un certain nombre de principes concernant le développement futur du système et ont pris des décisions sur divers aspects pratiques de ce dispositif. Le débat a montré que l'Europe reste divisée sur le principe et la vitesse d'ouverture des marchés. Parmi tous les arguments avancés, le poids donné aux transporteurs nationaux demeure important. Malgré ces différences, la seule solution à long terme semble être d'ouvrir les marchés moyennant l'application de normes de qualité de haut niveau, un objectif que la CEMT a poursuivi depuis plusieurs années.

Les Ministres ont également abordé la globalisation du transport et en particulier l'ouverture et l'amélioration du commerce et des liaisons de transport avec l'Asie. Il est clair que les liaisons terrestres peuvent offrir une capacité additionnelle et qu'elles sont susceptibles d'être extrêmement rentables et efficaces si elles sont bien organisées. La réforme des chemins de fer a constitué également l'un des principaux sujets de la session ministérielle. Une recherche menée au sein de la CEMT a révélé des différences dans la façon dont les redevances ferroviaires sont établies, différences qui compliquent l'exploitation des services internationaux. Dans certains pays d'Europe de l'Est et d'Europe Centrale les services de fret ferroviaires sont particulièrement affectés par des redevances très élevées. Des lignes directrices ont été adoptées à Moscou, et subséquemment dans l'Union Européenne, pour le développement de redevances efficaces.

Le nouveau Centre Conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports a achevé sa première année d'existence. Un bilan initial a montré que le nouveau programme de travail avait de la substance et de la variété, et permettrait de tirer profit des compétences bien reconnues de la CEMT dans le domaine économique et de l'expertise technique de l'OCDE et notamment dans le domaine de la sûreté.

Au cours de l'année 2005, plusieurs manifestations ont été accueillies par des pays membres ou des pays associés. Nous souhaiterions remercier tous ces pays pour leur hospitalité et leur appui. La Lituanie a accueilli le groupe des transports routiers, Malte celui sur la sécurité routière, l'Espagne celui sur l'accès et l'inclusion et, pour la première fois dans l'histoire de la CEMT, un atelier sur les transports urbains a été organisé au Japon. Les activités de recherches ont également bénéficié du soutien de nombreux pays et les Etats-Unis, l'Espagne, la Hongrie, la Grèce et la France ont offert leur hospitalité à des groupes de travail et d'autres manifestations du Centre de Recherche. Le soutien financier des Pays-Bas a permis d'entreprendre une importante étude sur la protection de l'environnement dans le transport par voies navigables.

La CEMT continue d'entretenir d'étroites relations de travail avec un grand nombre d'organisations internationales. En 2005, des activités conjointes avec la CEE-ONU sur les transports ferroviaires et sur le transport intermodal ainsi que dans le domaine des statistiques ont été poursuivies. Conjointement avec la Banque Mondiale et l'Organisation Mondiale de la Santé, une analyse de la sécurité routière dans la Fédération de la Russie a été entreprise et est sur le point d'être terminée. Avec l'IRU, un séminaire sur le transport de personnes par autocars a permis d'identifier plusieurs questions et problèmes qui nécessitent des actions. Egalement avec l'IRU, des études sur la délinquance et la fraude dans les transports, en particulier les attaques contre les chauffeurs, aussi bien que des négociations pour améliorer l'accès aux taxis pour tous, ont été entreprises. La participation dans diverses manifestations et activités de l'UE a permis également une bonne coordination dans plusieurs domaines.

La CEMT est une organisation qui est dirigée et gérée par les plus hautes autorités de ses pays Membres compétentes dans le domaine des transports. Etant donné la rareté des ressources, leur engagement, leur participation active et leur soutien sont essentiels pour que la CEMT continue à fournir les services et à avoir l'impact que les pays souhaitent. Sous l'autorité des pays membres de la Conférence, le Secrétariat s'efforcera, de toutes les manières possibles, de fournir une assistance à ces pays de façon à ce que la CEMT réformée leur apporte un service de qualité pour un coût raisonnable.

TABLE DES MATIÈRES

Mission et structure de la CEMT _____	7
89^{ème} session du Conseil des Ministres, 24 et 25 mai 2005, Moscou _____	9
Le Conseil de Moscou en bref	11
Communiqué de presse après la session	14
Documents ministériels	21
Liste des Chefs de délégation	23
Principaux documents approuvés par les Ministres en 2005 _____	27
Déclaration sur l'avenir de la CEMT	27
Liaisons Europe-Asie - Actions politiques requises	29
Transport intermodal Europe-Asie	35
Le transport routier international de marchandises en Europe - Accès au marché et avenir du système des autorisations	40
Réforme du contingent à partir du 1 ^{er} janvier 2006	43
Conclusions et recommandations sur l'élimination progressive des redevances et taxes discriminatoires frappant le transport routier international	50
Conclusions et recommandations sur la réforme ferroviaire et la tarification de l'usage des infrastructures	52
Plans d'action et accords de partenariat « types » pour le développement des transports intermodaux au niveau paneuropéen	61
Autres événements majeurs en 2005 _____	65
Evolution des transports _____	73
Activités des groupes de travail de la CEMT en 2005 _____	76
Groupe à haut niveau sur l'orientation future de la CEMT	76
Accès et inclusion	78
Lutte contre la délinquance, la fraude et le terrorisme dans les transports	79
Aspects fiscaux et financiers des transports	80
Intégration des nouveaux Pays Membres	82
Transport intermodal et logistique	82
Chemins de fer	83
Sécurité routière	84
Transport routier	84
Transport urbain durable	85
Transport et environnement	86
Statistiques	86

Activités du CCRT en 2005	88
Groupe de travail de recherche	89
L'évaluation économique des chaussées à longue durée de vie, Phase II	89
La gestion de la vitesse	90
Les jeunes conducteurs : Risques et mesures de prévention efficaces	91
Lutte contre la congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines	92
Les investissements en infrastructures de transport : Financer les besoins futurs	93
Objectifs chiffrés ambitieux de sécurité routière	94
Tables Rondes	96
Bases de données	102
Publications de la CEMT en 2005	105
Publications OCDE/RTR en 2005	109
Organigramme de la CEMT	111
Organigramme du CCRT	113
Répertoire du personnel	114

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 2005 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

Европейская
Конференция
Министров
Транспорта



CEMT
ЕСМТ

МОСКВА 2005
24 - 25 мая

Sous la présidence de M. Igor LEVITIN,
Ministre des Transports de la Fédération de Russie,
le Conseil des Ministres de la CEMT a tenu sa 89^{ème} session
les 24 et 25 mai 2005 à Moscou.

La session a été solennellement ouverte par M. M. E. FRADKOV,
Premier Ministre de la Fédération de Russie et
M. E. M. PRIMAКOV, ancien Premier Ministre,
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie.



LE CONSEIL DE MOSCOU EN BREF

Sous la présidence de M. Igor LEVITIN, Ministre des Transports de la Fédération de Russie, Président en exercice de la Conférence, le Conseil des Ministres a tenu sa 89ème session les 24 et 25 mai 2005 à Moscou. Cette session a été solennellement ouverte par M. M. E. FRADKOV, Premier Ministre de la Fédération de Russie et M. E. M. PRIMA KOV, ancien Premier Ministre, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie. M. PUTINE, Président de la Fédération de Russie a adressé un message spécial à tous les participants.



Ministres à la 89ème Session Ministérielle

Trente-six Ministres et Secrétaires d'Etat de divers pays européens ainsi que de pays Associés ou Observateurs appartenant à d'autres continents, ont effectivement pris part à cette réunion.

Les débats du Conseil ont abouti aux résultats suivants :

Liaisons Europe-Asie

Le Conseil a approuvé toute une série d'**actions afin de développer une approche cohérente pour la réalisation de liaisons efficaces de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie**. Ces actions concernent notamment l'amélioration de la desserte terrestre des ports maritimes, la mise à disposition d'infrastructures de transport adéquates et la levée des entraves institutionnelles ou réglementaires à l'existence de services de transport efficaces.

Les Ministres ont également marqué leur accord avec le **plan d'action proposé pour promouvoir le transport intermodal** sur les relations Europe-Asie.

Transport routier

Le Conseil a fixé des lignes directrices pour une mise en œuvre de la **réforme du contingent multilatéral** à partir du 1er janvier 2006. Les dispositions ainsi arrêtées concernent notamment la redistribution du contingent entre les pays membres, l'introduction du camion " Euro 4 sûr ", la gestion du système notamment en matière de contrôles et de sanctions.

Les Ministres ont adopté une nouvelle version du **Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs** qui contient l'ensemble des dispositions régissant le système du contingent multilatéral de la CEMT.

Ils ont également approuvé toute une série de **recommandations pour éliminer progressivement les taxes et redevances discriminatoires** qui frappent encore le transport routier international.

Le Conseil a pris note d'un **rapport sur le transport routier international de marchandises** qui traite notamment des conditions d'accès au marché et de l'avenir du système des autorisations.

Transport ferroviaire

Le Conseil a adopté plusieurs **recommandations sur la réforme ferroviaire et la tarification de l'usage des infrastructures**. Ces recommandations fixent des orientations pour l'évolution des redevances d'usage et visent à promouvoir le transport ferroviaire de marchandises en simplifiant les redevances appliquées le long des corridors internationaux de fret et en mettant fin aux subventions croisées entre les trafics de marchandises et de voyageurs.

Le Conseil a également pris connaissance d'un **rapport relatif à la réforme de la réglementation des chemins de fer en Russie**.

Perspectives pour la CEMT

Le Conseil a adopté une **Déclaration qui vise à lancer un processus de transformation de la CEMT en un forum ministériel international** avec une vision plus globale intégrant tous les modes de transport, une couverture géographique plus large et une participation de représentants des milieux économiques et sociaux concernés.

Les Ministres de CEMT ont invité les **pays Associés non européens** à étudier avec eux la possibilité de renforcer leur coopération.

Ils ont pris note d'un rapport où sont mises en exergue les questions concernant à la fois les **transports maritimes et terrestres** qui revêtent une importance décisive pour l'élaboration des futures politiques de transport et pourraient être abordées à l'avenir par la CEMT.

Le Conseil a également été saisi pour information d'un premier **rapport d'activité du Centre conjoint OCDE/CEMT de recherche sur les transports** qui a été créé le 1er janvier 2004.

Transport intermodal et logistique

Le Conseil des Ministres a adopté toute une série de **recommandations relatives à l'utilisation de plans d'action et d'accords de partenariat " types " concernant le transport intermodal**. Ces plans d'action et ces accords de partenariat offrent aux gouvernements et à tous les acteurs du secteur une base convenue pour renforcer la coopération afin d'améliorer les services de transport international intermodal.

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 1er juillet 2005 pour une période de douze mois. Le Ministre des transports de l'**Irlande** a été nommé Président de la Conférence pour cette période. Le Ministre des transports et communications de la **Bulgarie** a été désigné comme premier vice-président, la seconde vice-présidence incombant désormais au Ministre des transports et communications de la **Finlande**.

Prochaine session

La prochaine session du Conseil des Ministres aura lieu à Dublin (Irlande) les 17 et 18 mai 2006.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE APRÈS LA SESSION

La 89^{ème} session du Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)¹ a eu lieu à Moscou les 24 et 25 mai 2005.

La session était présidée par M. Igor LEVITIN, Ministre des Transports de la Fédération de Russie, Président en exercice de la Conférence. Elle a été ouverte par M. M. E. FRADKOV, Premier Ministre de la Fédération de Russie et M. E. M. PRIMAKOV, ancien Premier Ministre, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, tandis que M. PUTINE, Président de la Fédération de Russie a adressé un message spécial à tous les participants. Trente-six Ministres et Secrétaires d'Etat de divers pays européens ainsi que des pays Associés ou Observateurs appartenant à d'autres continents, ont effectivement 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.

Liaisons Europe-Asie

Le développement spectaculaire des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie en raison notamment du boom économique de la Chine, provoque une croissance spectaculaire des transports de marchandises entre les deux continents. Le transport maritime assure l'essentiel de ces transports et demeurera sans aucun doute à l'avenir un acteur majeur sur ce marché.

L'augmentation considérable du trafic maritime ainsi engendré se heurte cependant tant en Europe qu'en Asie, à des problèmes croissants de desserte des arrière-pays des ports maritimes qui doivent faire face à un afflux sans précédent de conteneurs. L'analyse économique montre que les relations terrestres peuvent dans certains cas constituer une alternative valable à la voie maritime permettant tout à la fois d'améliorer les liaisons des ports avec les zones situées à l'intérieur des terres et de désenclaver, notamment en Asie centrale, les pays continentaux qui se trouvent le long des itinéraires terrestres Europe Asie. Si la solution de l'acheminement terrestre ne constitue sans aucun doute pas une réponse décisive aux problèmes d'accès que connaissent les ports européens et asiatiques, elle paraît néanmoins en mesure d'absorber une part non négligeable de la croissance du nombre de conteneurs qui s'échangent entre l'Europe et l'Asie, nombre qui devrait atteindre plus de 10 millions de boîtes d'ici dix ans.

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.

La mise en place de liaisons terrestres efficaces entre les deux continents soulève toutefois un certain nombre de difficultés qui ne peuvent être surmontées que par des décisions politiques appropriées. C'est pourquoi les Ministres des transports réunis à Moscou ont examiné un rapport qui décrit l'évolution des échanges entre l'Europe et l'Asie et les conséquences qui en découlent pour les transports. Sur la base de ce document, ils ont approuvé toute une série d'**actions qui visent à développer une approche cohérente pour la réalisation de liaisons efficaces de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie.**

Ces actions concernent notamment :

- L'amélioration de la desserte terrestre des ports maritimes et des interfaces entre transports maritimes et transports terrestres.
- L'adaptation des capacités et la mise à disposition d'infrastructures adéquates ; les Ministres ont demandé à cet égard que les travaux en cours tant au niveau de l'Union européenne que de l'ONU aboutissent rapidement à la définition des principaux itinéraires terrestres à développer entre l'Europe et l'Asie et à l'identification des investissements prioritaires à réaliser sur ces corridors.
- La levée des entraves institutionnelles ou réglementaires à l'existence de services de transport efficaces ; les mesures préconisées à cet égard portent notamment sur l'harmonisation du cadre juridique et réglementaire qui, dans les différents pays, régit les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports euro-asiatiques, l'allégement des procédures administratives, la suppression des taxes, redevances et pratiques discriminatoires, la simplification des passages des frontières, la réforme des chemins de fer, le développement des techniques d'information et de communication, la sécurité et la sûreté des transports.
- La coopération interinstitutionnelle entre les différentes organisations internationales et régionales compétentes pour l'établissement de bonnes relations de transport entre l'Europe et l'Asie.



*Salle de conférence,
World Trade Center, Moscou*

L'une des perspectives les plus intéressantes en matière d'acheminements terrestres sur les relations Europe-Asie étant offerte par les **solutions intermodales**, le Conseil des Ministres a également adopté un **Plan d'action** visant à promouvoir ce mode de transport sur les liaisons

entre les deux continents. Ce plan d'action prévoit la définition d'axes principaux de transport intermodal et contient des mesures relatives aux passages des frontières, aux chemins de fer, à la simplification du cadre juridique ainsi qu'aux nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Transport routier

L'accès au marché du transport routier international en Europe constitue depuis des années une question complexe et controversée. La CEMT a contribué à l'établissement d'un certain équilibre entre la libéralisation des marchés et l'harmonisation des conditions de concurrence grâce à ses Résolutions, ses Recommandations mais aussi son système de contingent multilatéral. Récemment, la situation politique a connu de profondes modifications avec notamment l'élargissement de l'Union Européenne et l'adhésion à la CEMT d'un grand nombre d'Etats. Le moment semble donc approprié pour procéder à un réexamen de l'organisation actuelle du marché des transports routiers internationaux de marchandises et fixer des perspectives pour son évolution ultérieure.

A cette fin, un rapport intitulé " **Le transport routier international de marchandises par route en Europe : Accès au marché et avenir du système des autorisations** " a été préparé par un groupe d'experts indépendants et soumis pour discussion aux Ministres. Les débats très animés qu'a suscités ce document ont porté sur l'évolution prévisible des conditions d'accès au marché et des systèmes de contingents pour le transport routier international de marchandises. Ils ont dégagé un certain nombre d'orientations générales pour les activités de la CEMT dans ce domaine. Ils ont notamment fait ressortir qu'une évolution vers une libéralisation du marché des transports routiers internationaux de marchandises est sans doute inévitable à terme mais que celle-ci ne pourra être réalisée que très progressivement et moyennant des progrès concomitants en matière d'harmonisation des conditions de concurrence avec en particulier un renforcement des dispositions applicables en matière de contrôles et de sanctions, l'imposition de conditions additionnelles relatives aux véhicules, aux personnels et aux entreprises, la limitation du nombre de voyages entre pays tiers et une nouvelle répartition des autorisations.

Le système du contingent multilatéral d'autorisations de transport routier, instauré il y a plus de 30 ans, est indéniablement l'un des apports les plus importants de la CEMT pour l'organisation des transports routiers internationaux de marchandises. Tout en facilitant l'accès au marché, le système a permis d'améliorer la qualité des transports en liant notamment la délivrance des autorisations à l'emploi de véhicules plus sûrs et moins agressifs pour l'environnement. Le contexte prévalant en Europe ayant été sensiblement modifié, il est aujourd'hui nécessaire de réformer ce système pour l'adapter aux nouvelles conditions politiques et économiques.

C'est pourquoi le Conseil des Ministres a adopté un certain nombre de lignes directrices pour une réforme de ce contingent. Ces lignes directrices précisent notamment que :

- Le contingent CEMT doit devenir un symbole de la plus haute qualité dans le transport international routier.
- Le contingent doit continuer de contribuer à l'amélioration de l'efficacité des transports et à l'ouverture des marchés.
- Le contingent doit s'accompagner d'un renforcement des contrôles et des sanctions.
- La distribution du contingent doit être fondée sur les besoins réels et sur une utilisation efficiente.

Sur la base de ces principes, le Conseil des Ministres est parvenu à un accord sur les mesures suivantes applicables à compter du 1er janvier 2006 :

- Une redistribution du contingent entre les pays Membres fondée, pour 2006, sur l'application de 10 critères traduisant les besoins réels des différents pays.
- L'introduction dans le système du Camion " Euro 4 sûr ".
- Le renforcement des contrôles relatifs à l'utilisation des autorisations et l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques en matière de contrôles et de sanctions.

Le Conseil des Ministres a également chargé le Comité des Suppléants d'examiner plus en détail les paramètres économiques à prendre en compte pour la détermination du contingent pour 2007 et lui a demandé de prendre une décision finale lors de sa réunion de juin 2005, sur la limitation du nombre de voyages autorisés en dehors des pays d'immatriculation.

A l'issue de ses discussions sur le contingent, le Conseil des Ministres a également adopté une version révisée du **Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs** qui contient l'ensemble des dispositions régissant le système du contingent multilatéral de la CEMT. Avant sa publication, ce manuel sera complété afin de prendre en compte les décisions arrêtées lors de la session de Moscou.

Sous le point de l'ordre du jour consacré au transport routier, incontestablement l'un des points forts de la réunion de Moscou, un rapport sur **l'élimination des taxes et redevances discriminatoires** frappant le transport routier international a également été présenté au Conseil des Ministres. Dès 1999, la CEMT s'est fixée pour objectif d'abolir les taxes de transit qui constituent un frein au commerce international et créent des distorsions de concurrence. Le document soumis aux Ministres montre qu'il existe toujours en Europe un petit nombre de taxes de transit particulièrement lourdes. Il met en avant toute une série de recommandations pour éliminer progressivement les taxes et redevances discriminatoires qui frappent encore le transport routier international.

Ces recommandations ont été approuvées par les Ministres qui sont également convenus d'œuvrer pour leur application effective. Elles ont pour objectif de parvenir à une simplification de la taxation routière en privilégiant les taxes et redevances territoriales (payées par tous les transporteurs) par rapport aux taxes/redevances fondées sur la nationalité. A court terme, l'accent devrait être mis sur la suppression des taxes/redevances de transit et leur remplacement par des redevances kilométriques électroniques, des péages ou, à condition de pouvoir être acquittées sur une base journalière, des redevances de type Eurovignette. En tout état de cause, tout changement dans le niveau ou le champ d'application d'une taxe/redevance existante devrait être notifié au moins un mois avant son entrée en vigueur afin de pouvoir informer à l'avance les transporteurs et éviter les pratiques frauduleuses liées à de telles modifications.

Transport ferroviaire

En 2002 le Conseil des Ministres de la CEMT a adopté une Résolution sur le développement des chemins de fer européens afin de promouvoir la mise en place de services ferroviaires sans ruptures d'un bout à l'autre de l'Europe et de favoriser l'ouverture à la concurrence des marchés du fret ferroviaire. Cette Résolution soulignait notamment la nécessité d'instaurer un ensemble approprié de **redevances d'utilisation des infrastructures ferroviaires** pour garantir un accès non discriminatoire au réseau et une utilisation rationnelle de ce dernier.

Depuis l'adoption de cette résolution, des progrès ont certes été réalisés mais, faute notamment d'un système adapté de redevances, il manque toujours une réelle dimension européenne au marché du transport ferroviaire de marchandises dont l'importance est pourtant décisive. L'établissement d'une tarification d'usage des infrastructures simple et homogène constitue une priorité pour les services ferroviaires internationaux de transport de marchandises qui, en outre, dans de nombreux pays subventionnent en fait les services de voyageurs en contribuant plus qu'ils ne le devraient à la couverture des coûts d'infrastructures. Afin de remédier à cette situation, le Conseil des Ministres a adopté plusieurs recommandations. Ces recommandations qui visent à promouvoir la mise en place de redevances plus cohérentes pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires, découlent des conclusions d'un rapport sur la réforme ferroviaire et la tarification de l'usage des infrastructures qui a été présenté aux Ministres à la session de Moscou. Elles concernent notamment :

- L'harmonisation des redevances applicables aux services ferroviaires internationaux de marchandises.
- La mise en place pour les services voyageurs et marchandises de redevances avec des structures permettant de trouver un équilibre optimum entre les objectifs poursuivis en matière de concurrence, d'une part, de stabilité financière, d'autre part.
- La couverture des coûts de renouvellement des infrastructures.
- La définition d'une information adéquate sur les coûts et la comptabilité ferroviaire.

La fixation de redevances appropriées pour l'usage des infrastructures ferroviaires est l'une des mesures clés qui restent à mettre en œuvre pour mener à bien la réforme en cours des chemins de fer dans le pays hôte de la session ministérielle. C'est pourquoi, à titre d'information, un document relatif à la **réforme de la réglementation des chemins de fer en Russie** a également été soumis pour information au Conseil des Ministres sous ce point de l'ordre du jour. Ce document reprend les conclusions auxquelles est parvenu un groupe d'experts qui, sous l'égide de la CEMT, a procédé à un examen approfondi de la réforme de la réglementation du très important marché ferroviaire russe.



M. Gennadii Fadeev, Président des Chemins de fer de Russie (RZD) et M. Jack Short, Secrétaire général de la CEMT

Perspectives pour la CEMT

Lors de la session du 50ème anniversaire de la CEMT à Bruxelles en 2003, le Conseil des Ministres était convenu de l'orientation qu'il convenait de donner à l'avenir à la CEMT. Les décisions prises à cette occasion portaient notamment sur l'élargissement de la perspective retenue pour les travaux de façon à développer une vision plus globale du système de transport, un accent plus marqué sur la mise en œuvre politique et le renforcement des relations avec les pays associés non européens.

Afin de donner un caractère plus concret à ces lignes directrices, il avait été prévu de longue date d'inscrire ce sujet à l'ordre du jour de la session de Moscou. Une initiative majeure développée récemment est venue conférer une importance toute particulière à ce point de l'ordre du jour qui a constitué de ce fait l'un des sujets phares de la réunion du Conseil des Ministres. Cette initiative vise à donner à la CEMT une dimension plus globale en la transformant en un forum ministériel international ouvert à un grand nombre de pays, traitant de tous les modes de transport avec la participation d'interlocuteurs de haut niveau représentant les intérêts économiques et sociaux.

Le Conseil des Ministres a marqué son accord avec cette initiative en adoptant une Déclaration qui fixe les objectifs à poursuivre à travers une telle transformation et crée un groupe à haut niveau chargé d'examiner, de manière détaillée, les conditions dans lesquelles la CEMT pourrait ainsi se transformer en un **forum ministériel international** avec une adaptation en conséquence de ses structures. Le Conseil des Ministres a également invité les **pays associés** à entamer des discussions avec les membres de la CEMT afin d'examiner la possibilité d'établir des liens de coopération plus étroits avec eux et de voir quelle pourrait être leur contribution à la création d'un forum ministériel international tel qu'envisagé par la Déclaration mentionnée précédemment. Le Conseil des Ministres a aussi pris note des conclusions d'un rapport relatif aux actions possibles de la CEMT dans le domaine des **transports maritimes**. Ce document met en exergue les questions concernant à la fois les transports maritimes et les transports terrestres qui

revêtent une importance décisive pour l'élaboration des futures politiques de transport et qui pourraient à l'avenir être utilement abordées dans le cadre de la CEMT, surtout si celle-ci devait se transformer en un forum ministériel international avec une couverture géographique dépassant le seul continent européen.

A Bruxelles en 2003, les Ministres avaient également souhaité un développement des activités de recherche de la CEMT et avaient décidé à cette fin la création avec l'OCDE d'un **Centre conjoint de recherche sur les transports**. Ce centre auquel participent comme membres à part entière tant les pays Membres de la CEMT que les pays associés, a commencé à fonctionner le 1er janvier 2004. Conformément à sa demande, le Conseil des Ministres a examiné à Moscou un premier rapport sur les activités de ce centre qui fera l'objet d'une évaluation plus détaillée lors de la prochaine session ministérielle.

Transport intermodal et logistique

La promotion des meilleures pratiques pour la coopération entre les acteurs du transport international combiné, tant au niveau des décideurs politiques que des différents intervenants dans les domaines techniques et commerciaux, est sans nul doute un moyen permettant d'améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal.

C'est à cet objectif que répond la série de recommandations relatives à l'utilisation de **plans d'action et d'accords de partenariat " types " concernant le transport intermodal** qui ont été adoptées par le Conseil des Ministres à Moscou. Les plans d'action types préconisés offrent aux gouvernements une base convenue pour coopérer sur le plan bilatéral et multilatéral afin d'améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal le long de certaines lignes. Pour leur part, les accords de partenariat types sont susceptibles de servir de point de départ aux entreprises de transport intermodal, aux compagnies de chemin de fer, aux commissionnaires de transport, aux autorités responsables des infrastructures ferroviaires, aux exploitants de terminaux, aux autorités de contrôle des frontières et aux acteurs du transport intermodal, pour la conclusion d'accords de coopération. Les plans d'action et accords de partenariat " types " approuvés par les Ministres sont définis par un ensemble de dispositions qui traitent aussi bien de l'étendue des activités couvertes, des objectifs, des acteurs et du partage de responsabilité, du rôle des gouvernements..., que des tâches à entreprendre, des échéanciers de réalisation, du contrôle et du suivi.

*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 2005 pour une période de douze mois. Le Ministre des Transports de l'**Irlande** a été nommé Président de la Conférence pour cette période. Le Ministre des transports et communications de la **Bulgarie** a été désigné comme premier Vice-Président, la seconde Vice-Présidence incombant désormais au Ministre des transports et communications de la **Finlande**.*



DOCUMENTS MINISTÉRIELS

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

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

DISCUSSIONS PRINCIPALES

Globalisation : Liaisons Europe-Asie

Liaisons Europe-Asie : Synthèse et actions politiques requises CEMT/CM(2005)1

Transport intermodal Europe-Asie :

Suites à donner au Séminaire de Kiev (27-28 septembre 2004)CEMT/CM(2005)2

Transport routier : Réforme du contingent et accès au marché

Transport routier international de marchandises en Europe -

Accès au marché et avenir du système des autorisations :

Synthèse du Rapport du Groupe consultatif spécialCEMT/CM(2005)3

Réforme du contingent à partir du 1er janvier 2006CEMT/CM(2005)4/FINAL

Elimination progressive des taxes et redevances

discriminatoires frappant le transport routier international :

Conclusions et RecommandationsCEMT/CM(2005)5

Transport ferroviaire

Réforme ferroviaire et tarification de l'usage des infrastructures :

Conclusions et RecommandationsCEMT/CM(2005)6

Perspectives pour la CEMT

Futures orientations de la CEMT : Rapport et projet de Déclaration ...CEMT/CM(2005)7

Activités du Centre Conjoint OCDE/CEMT de Recherche

sur les Transports : RapportCEMT/CM(2005)8

POINTS POUR APPROBATION

Révision du Manuel sur le contingent multilatéralCEMT/CM(2005)9

Transport intermodal et logistique : Plan d'action et accords

de partenariat "types" pour le développement

des transports intermodaux au niveau paneuropéenCEMT/CM(2005)10

POINTS POUR INFORMATION

Activités de l'Union EuropéenneCEMT/CM(2005)11
Activités de la CEE-ONUCEMT/CM(2005)12
Rapport annuel de la CEMT 2004	Publication

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Globalisation : Liaisons Europe-Asie

Evolution des échanges Europe-Asie et conséquences pour les transports : RapportCEMT/CM(2005)13
Développement des liaisons prioritaires de transport entre l'Europe et l'Asie : Contribution de la CEE-ONUCEMT/CM(2005)14
Rôle des différents modes de transport terrestre : Contributions de l'IRU et de l'UICCEMT/CM(2005)15

Transport routier : Réforme du contingent et accès au marché

Le transport routier international de marchandises en Europe - Accès au marché et avenir du système des autorisations : Rapport du Groupe consultatif spécialCEMT/CM(2005)16
Elimination progressive des redevances et taxes discriminatoires frappant le transport routier international : Données par paysCEMT/CM(2005)17

Transport ferroviaire

Réforme ferroviaire et tarification de l'usage des infrastructures : RapportCEMT/CM(2005)18
Examen de la réforme de la réglementation des chemins de fer en RussieCEMT/CM(2005)19

Perspectives pour la CEMT

Programme de travail 2004-2006 du CCRT : Situation actuelleCEMT/CM(2005)20
--	------------------



LISTE DES CHEFS DE DÉLÉGATION À LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE DE 2005

PAYS MEMBRES

ALLEMAGNE

M. Manfred STOLPE, Federal Minister of Transport, Building and Housing

ARMÉNIÉ

M. Andranik MANUKYAN, Minister of Transport and Communications

AUTRICHE

M. Hubert GORBACH, Federal Minister for Transport, Innovation and Technique

AZERBAÏDJAN

M. Musa PANAHOV, Deputy Minister, Ministry of Transport

BÉLARUS

M. Nikolai VERKHOVETS, First Deputy Minister, Ministry of Transport and Communication

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

M. Drazen BREGLEC, State Secretary, Ministry of Sea, Tourism, Transport and Development

DANEMARK

M. Flemming HANSEN, Minister of Transport

ERY MACÉDOINE

M. Xhemali MEHAZI, Minister of Transport and Communications

ESPAGNE

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

ESTONIE

M. Edgar SAVISAAR, Minister of Economic Affairs and Communications

FINLANDE

Ms. 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

GÉORGIE

M. Kakha SEKHNIASHVILI, Deputy Minister, Ministry of Economic Development

GRÈCE

Mme Anastasia VLAVIANOY, Minister-Counsellor, Embassy of Greece

HONGRIE

M. György GILYAN, State Secretary, Ministry of Economy and Transport

IRLANDE

M. Pat MANGAN, Assistant Secretary, Department of Transport

ISLANDE

M. Ragnahildur HJALTOTDIR, Permanent Secretary, Ministry of Communications

ITALIE

M. Pietro LUNARDI, Minister of Infrastructure and Transport

LETTONIE

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

LIECHTENSTEIN

M. Hubert BÜCHEL, Ambassador/Director, Office of Economic Affairs

LITUANIE

Mme Liudmila ZUMERIENE, Secretary of the Ministry, Ministry of Transport and Communications

LUXEMBOURG

M. Lucien LUX, Ministre des Transports

MALTE

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

MOLDAVIE

M. Valentin DRAGAN, Deputy Minister, Ministry of Transport and Road Industry

NORVÈGE

Ms. 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. Jorge JACOB, Directeur Général des Transports Terrestres, Ministère des Travaux Publics, des Transports et des Communications

ROUMANIE

M. Alexandros GALIATATOS, State Secretary, Ministry of Transport, Construction and Tourism

ROYAUME-UNI

M. John STEVENS, Divisional Manager for Europe, Department for Transport

FÉDÉRATION DE RUSSIE

M. Igor LEVITIN, Minister of Transport and Communications

SERBIE ET MONTÉNÉGRO

M. Borislav BOROVIĆ, Assistant Minister, Ministry 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. Janez BOZIC, Minister of Transport

SUÈDE

M. Per BJÖRKLUND, Deputy Director Division for Transport Policy, Ministry of Industry, Employment and Communications

SUISSE

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

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Mme Daniela KOVALCIKOVA, Deputy Minister, Ministry of Transport

TURQUIE

M. Binali YILDIRIM, Minister of Transport

UKRAINE

M. Eugeniy A. CHERVONENKO, Minister of Transport and Communications

PAYS ASSOCIÉS

CANADA

M. Louis RANGER, Deputy Minister, Transport Canada

JAPON

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

MEXIQUE

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

ÉTATS-UNIS

M. Jeffrey SHANE, Under Secretary of Transportation for Policy, U.S. Department of
Transportation

PAYS OBSERVATEUR

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 2005

L'AVENIR DE LA CEMT

[CM(2005)7/FINAL]

DÉCLARATION DU CONSEIL DES MINISTRES

Au cours des cinquante dernières années, la CEMT a été un espace privilégié de dialogue sur les orientations de la politique des transports à moyen et à long termes en Europe. Le nombre de ses membres témoigne de la grande importance que les pays attachent à cette organisation.

Ayant vu le nombre de ses membres doubler au cours des années 90 et le paysage politique se transformer radicalement, la CEMT se trouve aujourd'hui confrontée une fois encore, plus de cinquante ans après sa création, à la tâche délicate de trouver une structure adaptée à son évolution.

La réflexion en ce sens a été engagée en 2001, lorsque le Conseil a créé un groupe de travail *ad hoc* sur les orientations futures de la CEMT, dont la très utile contribution a abouti notamment au rapport et à la Déclaration qui ont été adoptés par le Conseil des Ministres à Bruxelles, en 2003. Depuis, de nouvelles initiatives importantes sont venues enrichir le débat. C'est ainsi qu'a été évoquée la possibilité d'intégrer d'autres modes de transport et des pays non européens, et de modifier la structure de la Conférence.

Aujourd'hui, nous nous trouvons confrontés au défi fondamental qui consiste à inscrire l'importance politique et économique des transports et de la logistique au cœur de la formulation des politiques générales, en même temps que nous sommes tenus d'adapter les conférences et réunions internationales aux impératifs de ce que doivent être aujourd'hui les relations avec les médias et le public.

Les transports et la logistique à la fois constituent un élément indispensable à la croissance économique et font partie intégrante du développement économique proprement dit. Ils interviennent pour une large part dans le produit national brut et occupent une proportion considérable de la population active.

Pour que les questions de politique des transports aient la place qu'elles méritent :

- La réflexion menée au sein de la CEMT doit être davantage axée sur la dimension politique et économique mondiale.

- La CEMT doit faire mieux connaître au public ses travaux politiques et de recherche.
- Les questions de politique des transports doivent être développées de façon qu'elles puissent exercer une influence sensible sur la politique générale.
- La structure de la CEMT doit être efficacement mobilisée vers ces objectifs en termes d'utilisation des ressources financières et humaines.

Pour que ces conditions soient réunies, il faudrait transformer la CEMT en un forum ministériel international attrayant et largement reconnu qui favorise la compréhension de l'importance des transports en tant que facteur économique essentiel, tout en préservant et en développant les atouts actuels de la Conférence en matière de politiques et de recherche. Le forum devrait traiter de tous les modes de transport tout en prenant en compte le rôle joué dans le même domaine d'activité par d'autres organisations et notamment par les différentes instances des Nations Unies. Des interlocuteurs de haut niveau représentant les intérêts sociaux et économiques seraient invités par les Ministres en tant qu'orateurs ou participants aux échanges de vues dans le cadre du nouveau forum. Des représentants de grands pays non européens devraient aussi être associés très tôt à la nouvelle structure.

La structure actuelle des groupes de travail sera réexaminée avec pour objectif de réduire d'une manière raisonnable le nombre de groupes. Le future programme d'activités du forum pourra, dans une large mesure, bénéficier de soutien de groupes *ad hoc*.

La CEMT doit devenir une plateforme plus globale de manière à examiner des problèmes importants d'envergure mondiale dans des domaines tels que la sûreté, la durabilité et le rôle des transports en tant que moteur essentiel de la croissance et l'une des grandes priorités des responsables politiques. L'organisation ainsi réformée devrait être flexible et capable de s'adapter rapidement à l'évolution des préoccupations politiques. Elle devrait essentiellement être une instance de prénégociation et un laboratoire d'idées.

Par conséquent, les Ministres :

- Approuvent la création d'un groupe de haut niveau composé d'un nombre limité mais représentatif de personnes mandatées par les Ministres, issues de pays Membres et de pays Associés, et du Secrétaire Général de la CEMT. Ce groupe sera chargé d'élaborer des propositions détaillées pour la création d'un forum ministériel international et les réformes structurelles destinées à assurer l'efficacité de l'organisation ainsi transformée.
- Demandent que ces propositions leur soient soumises pour décision à la session du Conseil qui aura lieu à Dublin en 2006.

LIAISONS EUROPE-ASIE ACTIONS POLITIQUES REQUISES

[CM(2005)1]

Quels que soient les efforts entrepris pour développer des liaisons terrestres efficaces, le transport maritime demeurera un acteur clé du marché des transports entre l'Europe et l'Asie. Si les compagnies maritimes et les ports semblent en mesure de pouvoir faire face à l'accroissement prévisible des trafics maritimes notamment de conteneurs, il n'en va pas de même des modes de transport terrestre pour les acheminements entre les ports et leurs arrière-pays. Les risques de saturation des réseaux routiers desservant ces ports sont importants tandis que les capacités des voies ferrées et navigables sont souvent insuffisantes. Il est donc essentiel que les Pouvoirs Publics prennent les mesures nécessaires, notamment dans le domaine des infrastructures, pour améliorer la desserte terrestre des ports maritimes en développant par exemple des liaisons appropriées par chemin de fer ou par voies navigables et en facilitant les transferts intermodaux entre les modes terrestres et maritimes.

Le Conseil des Ministres de la CEMT est invité à promouvoir toutes les mesures susceptibles d'améliorer la desserte terrestre des ports maritimes et les interfaces entre transports maritimes et transports terrestres.

D'autres actions politiques sont également indispensables pour développer à titre de complément du transport maritime, des services de transport terrestre efficaces sur les relations entre l'Europe et l'Asie. Force est de constater que sur ces relations, la mise en place de véritables liaisons interrégionales tant sur le plan physique que juridique ou institutionnel, est encore de nos jours fortement entravée. La mise en place de relations terrestres de transport entre l'Europe et l'Asie soulève en effet un certain nombre de difficultés qui ne peuvent être surmontées que par des décisions politiques appropriées. Celles-ci constituent un incontestable défi dans le contexte actuel de globalisation et de mondialisation et concernent notamment :

- L'adaptation des capacités et la mise à disposition d'infrastructures adéquates.
- L'ouverture et l'exploitation des réseaux permettant une interopérabilité qui nécessite, entre autres, une régulation des marchés du transport et un cadre réglementaire appropriés.
- La réforme des chemins de fer afin d'accroître leur productivité.
- La facilitation des passages des frontières.
- La sécurité et la lutte contre la criminalité.

ADAPTATION DES CAPACITÉS ET MISE À DISPOSITION D'INFRASTRUCTURES ADÉQUATES

La mise en place de liaisons terrestres de qualité entre l'Europe et l'Asie exige que des investissements soient réalisés pour mettre à niveau les infrastructures existantes et pour créer les maillons manquants, notamment dans les zones frontalières car il apparaît que les liaisons entre pays voisins sont souvent moins développées que les réseaux nationaux. La limitation des ressources disponibles et la nécessité d'assurer une bonne coordination entre les projets impliquent que soit développé un processus de planification à l'échelon international et que les projets soient sélectionnés après une analyse approfondie de leur pertinence.

Conformément à la stratégie définie dans la Déclaration sur la planification des infrastructures de transport pour une Europe élargie adoptée par le Conseil des Ministres de la CEMT à Ljubljana en mai 2004, une approche par le biais de grands corridors entre l'Europe et l'Asie semble devoir être privilégiée car elle seule semble de nature à faciliter la mise en place de services réellement performants pour des déplacements sur de longues distances.

Comme indiqué dans la Déclaration de Ljubljana, il est important que ces corridors ainsi que les projets d'investissement qui les concernent, soient définis à partir des besoins réels et sur la base de critères bien définis. Il est également essentiel qu'ils soient appréhendés dans une perspective multimodale et soient abordés en cohérence avec les projets locaux et régionaux et avec les réseaux nationaux afin que les pays traversés en tirent les meilleurs bénéfices et que soit assurée la continuité des infrastructures facilitant ainsi l'exploitation des services internationaux. D'ores et déjà un certain nombre d'initiatives en ce domaine ont été lancées tant par des instances internationales gouvernementales que par des organisations professionnelles. Un message politique fort de la part des Ministres des Transports de la CEMT est donc nécessaire pour s'assurer d'une bonne coordination et d'une réelle convergence entre toutes ces actions.

Afin d'assurer un développement cohérent des infrastructures de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie, le Conseil des Ministres de la CEMT lors de sa session de Moscou en 2005 a décidé :

- D'apporter son soutien à la poursuite du programme de la CEE-ONU et de la CESAP [document CEMT/CM(2005)14] visant au développement des liaisons de transport euro-asiatique afin que le choix des principaux itinéraires terrestres à développer entre l'Europe et l'Asie qui ont déjà fait l'objet d'un projet d'accord lors d'une réunion d'experts à Odessa du 3 au 5 novembre 2004, puisse être finalisé d'ici la fin de l'année 2005 et ensuite mis en oeuvre.
- D'inviter la Commission Européenne et la CEE-ONU/CESAP à se concerter rapidement afin d'assurer une bonne coordination entre les travaux du Groupe à haut niveau sur l'extension des principaux axes trans-européens de transport aux régions et pays voisins et ceux du

programme CEE ONU/CESAP sur le développement des liaisons de transport euro asiatiques, l'objectif étant d'éviter tout hiatus entre les 5-7 axes que devrait retenir le Groupe à haut niveau et les 8-10 itinéraires adoptés à Odessa.

- De mettre l'accent sur la nécessité d'adopter une perspective multimodale pour la définition des principaux corridors entre l'Europe et l'Asie afin de permettre le développement de transports intermodaux le long de ces corridors et, à cette fin :
 - D'approuver les conclusions du Séminaire de Kiev sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie [document CEMT/CM(2005)2] ainsi que le Plan d'action proposé.
 - D'encourager l'UIC à poursuivre ses actions visant à développer le corridor de fret NEW (Northern East West Freight Corridor) tout en veillant à son intégration dans la planification générale des corridors Europe-Asie [document CEMT/CM(2005)15], à entreprendre des essais pour faire circuler sur ce corridor des trains-blocs de conteneurs et à créer quelques hubs majeurs en Europe et en Asie afin d'y concentrer le trafic des trains-blocs de conteneurs entre ces deux continents.
- D'œuvrer pour que soit rapidement mise au point, à partir d'un inventaire des principaux obstacles physiques, une méthode permettant l'identification des investissements prioritaires à réaliser sur les corridors euro-asiatiques, sur la base des critères proposés par la CEE-ONU/CESAP lors de la réunion d'Odessa, à partir de l'expérience des plans directeurs TEM et TER, tout en veillant à assurer leur compatibilité avec ceux retenus par le Groupe à haut niveau établi par la Commission Européenne.
- D'inviter les pays concernés à s'engager fermement à mettre en œuvre les projets sélectionnés en proposant des schémas de financement réalistes et en prévoyant l'achèvement des travaux pour 2020 au plus tard, échéance également retenue par le Groupe à haut niveau de l'UE.

LEVÉE DES ENTRAVES À L'EXISTENCE DE SERVICES DE TRANSPORT EFFICACES

La mise en place de corridors euro-asiatiques par la réalisation d'infrastructures adaptées n'a de sens que si les services de transport qui peuvent s'y développer ne sont pas freinés par toute une série d'obstacles qui entravent leur condition d'exploitation et réduisent leur compétitivité par rapport au transport maritime. Parmi les obstacles identifiés par le rapport CEMT/CM(2005)13 sur l'évolution des échanges Europe-Asie et par le Séminaire de Kiev sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie [document CEMT/CM(2005)2], on peut mentionner notamment l'absence d'harmonisation des dispositions réglementant les marchés de transport, l'efficacité insuffisante des chemins de fer, les difficultés de franchissement des frontières, le recours à des technologies désuètes de transport et d'information, le manque de sécurité et les pratiques illégales.

Du point de vue de l'harmonisation des réglementations encadrant les marchés, il apparaît essentiel que la recherche de solutions prenne appui sur les textes internationaux existants, notamment les Conventions des Nations Unies. Rien ne serait plus grave que d'assister sur les relations Europe-Asie, ainsi que certaines initiatives récentes le font craindre, à un développement parallèle de systèmes légaux régionaux faisant fi des accords internationaux déjà en vigueur dans de nombreux pays impliqués dans ces relations. Une telle évolution ne pourrait en aucun cas répondre aux exigences de la mondialisation des échanges commerciaux et aux besoins des chaînes logistiques d'approvisionnement. Il est donc opportun que le Conseil des Ministres de la CEMT s'efforce de promouvoir avec tous les pays et organisations concernés une coopération multilatérale permettant une réelle intégration des systèmes de transport euro-asiatique.

Il ne fait cependant aucun doute que la plus grande faiblesse mentionnée en tant qu'obstacle à une croissance effective des transports terrestres entre l'Europe et l'Asie tient actuellement aux problèmes récurrents des passages aux frontières et que la facilitation des procédures en vigueur pour ces passages est une vraie priorité.

Afin de permettre une exploitation réellement compétitive des différents modes de transport terrestre sur les relations Europe-Asie, le Conseil des Ministres de la CEMT est invité à œuvrer pour qu'une suite effective soit donnée aux déclarations adoptées lors des Conférences euro-asiatiques sur les transports de Saint-Pétersbourg.

A cette fin, le Conseil des Ministres de la CEMT lors de sa session de Moscou, est convenu d'entreprendre auprès de tous les pays et de toutes les organisations concernés par les relations Europe-Asie toutes les actions nécessaires afin de :

- Promouvoir un processus d'intégration des transports euro-asiatiques en favorisant la convergence des réglementations nationales et en harmonisant le cadre juridique et réglementaire qui régit les conditions dans lesquelles s'effectuent ces transports, sur la base des accords internationaux, des résolutions de la CEMT, des conventions de la CEE-ONU ainsi que de la législation et des principes de la politique des transports de l'Union Européenne.
- Encourager les pays non membres de la CEMT concernés par les relations Europe-Asie à appliquer les conventions des Nations Unies listées dans la Résolution n° 48/11 de la CESAP sur la facilitation des transports routiers et ferroviaires ainsi que d'autres conventions importantes telles l'ADR ou l'AETR [voir document CEMT/CM(2005)15].
- Alléger les procédures administratives qui sont particulièrement lourdes sur les relations Europe-Asie et qui, très souvent, ne trouvent leur justification que dans des considérations de nature protectionnistes.
- Supprimer les charges, redevances et autres pratiques discriminatoires qui affectent notamment le transport routier et, à cette fin, dresser un inventaire de ces charges sur le modèle de celui déjà réalisé pour les pays de la CEMT [document CEMT/CM(2005)17].

- Favoriser une réforme des chemins de fer selon les principes définis dans la Résolution 2002/1 de la CEMT afin de :
 - Accroître de manière significative leur productivité et de réduire leurs coûts par une meilleure utilisation des matériels et du personnel.
 - Mettre en œuvre des politiques de prix et de tarifs harmonisés.
 - Développer une meilleure interopérabilité entre les réseaux.
- Encourager le développement des transports intermodaux en :
 - Accélération l'adhésion des pays de l'Europe de l'Est, du Caucase et de l'Asie Centrale à l'Accord AGTC de la CEE-ONU et à son Protocole sur le transport par voies navigables.
 - Promouvant les mesures visant à améliorer les conditions dans lesquelles s'effectue la circulation des trains aux points de changement d'écartement des voies et à développer des matériels roulants évitant les transbordements lors de ces changements.
 - Choissant de manière concertée les lieux d'interface entre modes et en créant un réseau de centres logistiques reposant sur un nombre limité de hubs bien équipés.
 - Plus généralement, en mettant en œuvre les différentes mesures contenues dans les conclusions du Séminaire de Kiev sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie [document CEMT/CM(2005)2].
- Permettre le développement de techniques d'information et de communication harmonisées dans les pays d'Europe et d'Asie afin de faciliter les échanges de données et le suivi des flux de marchandises, tout en augmentant la sûreté des transports.
- Faciliter les passages des frontières, notamment pour les trafics en transit, grâce à :
 - Une simplification et une harmonisation des procédures de contrôle ainsi qu'à une coordination des autorités responsables dans les domaines des transports, des douanes et des contrôles aux frontières.
 - Une application généralisée des mesures préconisées par les Résolutions n°99/2 et 2002/3 de la CEMT ainsi que par les Recommandations adoptées par les Ministres de la CEMT à Ljubljana [document CEMT/CM(2004)7].
 - Une ratification et une mise en pratique de la Convention internationale de la CEE-ONU sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.
 - Une application effective des dispositions de la convention TIR et un élargissement du champ d'application de cette convention aux pays qui ne l'ont pas encore ratifiée, notamment les pays de la CESAP au premier rang desquels la Chine [voir document CEMT/CM(2005)15].
 - Une utilisation, notamment pour les transports de conteneurs par chemins de fer, du billet d'expédition ferroviaire (way bill) comme seul document à présenter aux autorités douanières ou responsables des transports [voir document CEMT/CM(2005)15].

- Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté des transports en :
 - Généralisant l'application de la Résolution 99/3 de la CEMT sur la délinquance et la fraude dans les transports, des Recommandations de la CEMT sur la sûreté des transports intermodaux de conteneurs [document CEMT/CM(2004)6] ainsi que des dispositions contenues dans les Déclarations ministérielles de 2002 et 2004 sur la lutte contre le terrorisme.
 - Procédant à des échanges sur les meilleures pratiques dans ce domaine.

DISPOSITIONS FINALES

Afin de donner une suite concrète à l'ensemble des actions énoncées précédemment et suivre leur application,

Le Conseil des Ministres, lors de sa session de Moscou en 2005, a décidé de :

- Demander que soient recherchés les moyens permettant de renforcer la coopération inter-institutionnelle qui s'avère indispensable pour développer les liaisons Europe-Asie, cette coopération devant notamment concerner les relations de la CEMT avec les institutions internationales intergouvernementales qui agissent dans ce domaine telles l'Union Européenne, la CEE-ONU, la CESAP et le RCT/CEI.
- Inciter les organisations régionales, telles BSEC et TRACECA, à prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les actions décrites précédemment et renforcer la coopération régionale en matière de transport.
- Demander au Comité des Suppléants :
 - De procéder à une étude sur les conséquences du développement des trafics entre l'Europe et l'Asie pour l'organisation des transports et les infrastructures dans les pays membres de la CEMT.
 - De lui faire régulièrement rapport sur le développement des relations terrestres de transport entre l'Europe et l'Asie et les mesures prises pour surmonter les obstacles susceptibles d'entraver la mise en place de services de transport efficaces sur ces relations.
 - De prendre les mesures nécessaires pour que ce document soit diffusé à tous les pays non membres de la CEMT concernés par le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie afin que les actions recommandées puissent être mises en œuvre et qu'une concertation soit établie à cette fin avec la CEMT.

TRANSPORT INTERMODAL EUROPE-ASIE

[CM(2005)2]

SUITES A DONNER AU SÉMINAIRE INTERNATIONAL “INTERMODALITÉ EUROPE - ASIE : PERTINENCE ET POTENTIEL”

KIEV (UKRAINE) 27 et 28 SEPTEMBRE 2004

A la suite du séminaire sur " l'Intermodalité Europe-Asie : pertinence et potentiel" organisé à Kiev les 27 et 28 septembre 2004, les Ministres lors de la session ministérielle de Moscou les 24 et 25 mai 2005 ont :

- **Pris note** des conclusions du Séminaire de Kiev, telles qu'elles figurent ci-après au point A, en soulignant l'étroite collaboration développée à cet égard tant par la CEMT que par les Commissions régionales concernées des Nations Unies (CEE ONU et CESAP ONU).
- **Donné mandat** aux Suppléants de veiller à la mise en œuvre des actions requises pour la réalisation des objectifs mentionnés au point B.
- **Approuvé** le plan d'action figurant au point C et proposé comme suite à donner au Séminaire de Kiev.
- A cette fin, décidé de **confier au Groupe Conjoint CEMT/CEE ONU** sur le transport intermodal et la logistique, une mission de coordination et d'assistance aux pays qui le souhaitent dans ce domaine et lui donner mandat de faire rapport sur les progrès réalisés en vue de recommandations complémentaires ultérieures.

A. CONCLUSIONS DU SÉMINAIRE DE KIEV

Les conclusions suivantes ont été adoptées à la fin du Séminaire :

“Les représentants des Ministères des transports des Etats européens, de l'Asie Centrale et du Caucase, la CEMT, la CEE ONU, la CESAP ONU, l'UE et les autres organisations internationales, tout comme les syndicats et les associations ainsi que les autres organisations concernées ont pris part aux travaux du Séminaire International qui s'est tenu à Kiev les 27 et 28 septembre 2004,

PRENANT EN CONSIDÉRATION l'importance et l'opportunité des efforts entrepris pour développer les communications intermodales de transport pour un développement durable du transport international sur l'axe Europe Asie ;

SOUTENANT les initiatives des pays participant au processus d'accélération du développement du transport intermodal, à la création d'infrastructures de transport modernes et à la mise en place de nouvelles technologies ;

CONFIRMANT leur attachement aux résolutions prises lors des conférences internationales, précédentes ainsi qu'aux dispositions des Conventions et des Traités internationaux des transports ;

RECONNAISSANT l'efficacité des activités de la CEMT, la CEE-ONU, de la CESAP-ONU et du Programme TRACECA de l'UE concernant le développement des communications de transport Europe Asie et visant à ce que ce développement soit continu, coordonné et harmonieux pour l'ensemble de l'infrastructure des transports sur le continent ;

SALUANT l'initiative de partenariat de la CEMT et de la CEE ONU dans le développement du transport intermodal et de la logistique ;

AYANT DISCUTÉ des perspectives de développement du transport intermodal et des moyens permettant d'améliorer son organisation ;

ONT NOTÉ que les orientations principales des activités futures communes pour créer des communications de transport intermodal entre les pays de l'Europe et de l'Asie, devraient être les suivantes :

- La conjugaison des efforts afin d'augmenter l'efficacité des mesures entreprises en ce qui concerne l'accroissement des volumes du transport intermodal ainsi que le développement des capacités techniques et technologiques des infrastructures de transport des pays participant ;
- La coordination des activités des autorités dans le domaine des transports, des douanes et des organes de contrôle aux frontières des pays participant, afin de simplifier les procédures de passage aux frontières des marchandises utilisant le transport intermodal ;
- L'élimination des barrières physiques et non physiques, qui ralentissent le passage des flux de marchandises entre les pays de la région eurasiatique ;
- L'élargissement du réseau de transport intermodal, en accélérant l'adhésion des pays de l'Europe de l'Est, de l'Asie Centrale et du Caucase à l'Accord AGTC et à son Protocole sur le transport combiné par voie navigable ;
- L'élaboration et la réalisation de projets d'investissements communs et la garantie de leur financement ;
- L'accélération de la circulation des marchandises par train aux points de changement d'écartement des voies ;

- La création de réseaux de centres logistiques et de moyens informatiques de suivi des marchandises ;
- La conduite d'une politique harmonisée de prix et de tarifs en transport intermodal ;
- Le développement de lignes de communications par ferries dans la région de la mer Noire, de la mer d'Azov et de la mer Caspienne et l'amélioration de l'utilisation des voies navigables intérieures pour le transport intermodal ;
- L'utilisation, pour le transport intermodal des marchandises, des capacités de transit des corridors ferroviaires de la Chine vers les pays d'Europe, à travers le Kazakhstan, le Turkménistan, l'Iran, la Fédération de Russie, le Bélarus, les Etats du Caucase, l'Ukraine et la Turquie ;
- Le soutien au projet inscrit au Compte des Nations Unies pour le développement sur le renforcement des capacités, en particulier, de liaisons de transport Europe Asie, accompli conjointement par la CEE ONU et la CESAP ONU ;
- L'harmonisation du cadre juridique et réglementaire dans le domaine des transports des pays participant, sur la base des Accords internationaux, des Résolutions de la CEMT, des Conventions de la CEE ONU et de la législation et des principes de la politique des transports de l'Union Européenne.

DEMANDENT AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES impliquées de suivre et de traiter de manière concrète les problèmes évoqués ci dessus et de rendre disponible toute l'information rassemblée pendant le Séminaire à une large audience.

EXPRIMENT la certitude que les résultats des travaux du Séminaire International contribueront à l'amélioration de la coordination des actions visant le développement progressif du transport intermodal au service des relations économiques et commerciales pour que celles-ci se développent d'une façon dynamique entre les Etats de l'Europe, du Proche et du Moyen Orient, de l'Asie et d'autres territoires et que l'efficacité du système de transport eurasiatique en soit améliorée d'une manière générale."

B. ENSEIGNEMENTS

Les exposés et les discussions du Séminaire ont mis en avant un certain nombre de considérations spécifiques qu'il convient de traiter en priorité lorsqu'il s'agit de promouvoir l'intermodalité entre le continent européen et le continent asiatique :

- **La coopération inter institutionnelle** s'avère indispensable pour envisager le développement de liaisons interrégionales d'une telle envergure. Néanmoins, leur diversité et leur fréquence nécessitent une coordination accrue des acteurs, tant au niveau national

qu'inter gouvernemental. A cet égard, il conviendra de prendre en considération les différentes déclarations déjà disponibles des trois premières Conférences Internationales sur le Transport Europe Asie tenues à Saint Pétersbourg en 1998, 2000 et 2003, ainsi que le rapport de la 2ème réunion du Groupe d'experts CEE ONU/CESAP sur le développement des liaisons de transport Europe Asie, tenue du 3 au 5 novembre 2004 à Odessa.

- La plus grande faiblesse identifiée pour une croissance effective des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie tient aux problèmes récurrents de **passage des frontières**. Faciliter les procédures de passage des frontières, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire, doit par conséquent être une priorité.
- En ce qui concerne les liaisons terrestres Europe Asie, il conviendrait aussi de souligner la faiblesse de l'**offre ferroviaire**, mais dans ce domaine et contrairement à ce qui est souligné dans la Résolution d'ensemble de la CEMT, il s'agit moins de considérer cette offre sous l'angle de la **qualité** que sous celle de l'**interopérabilité** à réaliser entre réseaux, et en priorité sur les principaux itinéraires de fret.
- Parmi les modes, les **voies navigables** prennent de l'importance en ce qui concerne les relations Nord Sud entre l'Europe et l'Asie ainsi que le **transport maritime à court distance** notamment dans les liaisons Méditerranée Mer Noire, mais c'est le **transport ferroviaire** qui est appelé à se développer davantage dans les liaisons Est-Ouest.

C. SUITES À DONNER

Les constatations développées ci-dessus donnent matière à coopération entre les différentes institutions internationales concernées par le développement des transports terrestres entre l'Europe et l'Asie. Cette coopération devrait être développée et guidée par un **plan d'action** à déterminer, vraisemblablement selon les lignes suivantes :

- Définir **les axes principaux** sur lesquels il convient d'intervenir en priorité en prenant en compte :
 - La nécessité de regarder la cohérence entre les accords internationaux (AGTC, AGC...), les documents de référence des gestionnaires d'infrastructures regroupés au sein de l'EIM et les réseaux RTE FF.
 - L'analyse des lignes répertoriées dans le rapport du Groupe d'experts CEE ONU/CESAP qui s'est réuni à Odessa en novembre 2004 et des axes repris dans le rapport du Groupe sur les chemins de fer de la CEE ONU en 2004 (TRANS/SC2/2004/3).
 - L'état d'avancement des projets de corridors paneuropéens.
- Donner la priorité à la facilitation des passages des frontières, toutes composantes et tous modes confondus, mais en particulier en ce qui concerne les chemins de fer.

- En ce qui concerne les **chemins de fer** :
 - Donner priorité aux points de changement d'écartement des voies et, afin d'avoir non seulement des investissements cohérents, mais aussi une approche logistique adéquate,
 - Choisir avec pertinence les lieux d'interfaces entre modes - les plateformes de transbordement.
 - Améliorer l'interface entre les ports maritimes, les chemins de fer et les voies navigables.
- Définir un **cadre juridique simplifié** permettant d'éviter tout doublon et de couvrir les opérateurs d'un bout à l'autre de la chaîne de transport ainsi formée et, en ce qui concerne la facilitation des passages des frontières, établir un cadre de procédures administratives et douanières simplifiées pour une meilleure efficacité de la chaîne de transport.
- Développer les **nouvelles technologies de l'information et de la communication** dans un cadre commun, afin de faciliter les échanges et le suivi des flux de marchandises.

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

LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EN EUROPE - ACCÈS AU MARCHÉ ET AVENIR DU SYSTÈME DES AUTORISATIONS

[CM(2005)3]

Le rapport du Groupe Consultatif Spécial sur le transport routier international de marchandises en Europe - Accès au marché et avenir du système d'autorisations [CEMT/CM(2005)16] a été rédigé par le Professeur Maurice Bernadet du L.E.T. de Lyon avec l'aide des :

Professeur Brian T. Bayliss (Université de Bath, Royaume Uni),
Professeur Jan Burnewicz (Université de Gdansk, Pologne),
Professeur Günter Knieps (Université Albert Ludwigs, Fribourg, Allemagne) et
Madame Eva Molnar (Banque Mondiale et Université de Corvinus, Budapest, Hongrie).

Les vues exprimées dans ce rapport destiné à nourrir le débat ministériel, sont celles du Groupe Consultatif Spécial et ne reflètent pas nécessairement celles des pays Membres, ni celles du Secrétariat.

NOTE DE SYNTHÈSE

Le rapport propose une réflexion à moyen et long termes sur les principes qui doivent régir l'accès au marché des transports routiers de marchandises dans l'espace européen.

La **première partie** du rapport démontre que la libéralisation de l'accès au marché est souhaitable et inéluctable.

Cette libéralisation est souhaitable comme l'établit la théorie de la division internationale du travail qui démontre que la libéralisation des échanges internationaux de biens et de services conduit à une situation globalement préférable pour tous les pays. Mais elle montre également qu'à court terme, les ajustements que la libéralisation engendre, défavorisent les acteurs des pays plus développés en raison des coûts moins élevés des nouveaux entrants et encourage la délocalisation des productions vers les pays "pauvres". Ce qui peut expliquer les réticences des transporteurs des pays "riches" envers la poursuite du mouvement de libéralisation pour l'instant limité à l'Espace Economique Européen. Il convient de noter cependant que les consommateurs des pays "riches" peuvent bénéficier de certains avantages du fait de la réduction des coûts de transport. Les pays "riches" peuvent aussi faire des bénéfices tant par leurs exportations de véhicules et d'équipements de haute technologie que par la fourniture de services logistiques sophistiqués aux pays "pauvres". L'argument d'une prétendue "mauvaise qualité" des services offerts par les nouveaux entrants ne tient pas non plus à partir du moment où l'imposition à leurs véhicules de normes techniques et environnementales strictes les obligent à se doter de matériels performants qu'ils ne peuvent se procurer que dans les pays dotés d'une technologie suffisante.

La libéralisation de l'accès au marché est aussi inéluctable, compte tenu du contexte économique et politique de l'Europe caractérisé par :

- Des prévisions de croissance économique forte pour les pays européens extérieurs à l'Union, et plus encore des échanges de ces pays avec l'Europe des 25, tandis que l'importance du mode routier se maintiendra.
- La libéralisation des transports routiers au sein de l'Union, justifiée par des arguments solides qui peuvent tout autant s'appliquer aux relations entre les pays de l'Union et les pays tiers.
- L'évolution ou la mise en application effective du droit international (notamment la liberté du transit prévue par le GATT).

Le rapport montre aussi que, bien que l'harmonisation soit indispensable et renforce l'efficacité de la libéralisation, attendre qu'elle soit complètement achevée risque de retarder la libéralisation indéfiniment. Il est pourtant nécessaire de faire des progrès dans les deux domaines.

La **deuxième partie** dresse un bilan de la situation actuelle dans la CEMT, caractérisée, pour les relations entre les pays de l'Union Européenne et ceux en dehors de l'Union, par l'existence de beaucoup d'autorisations bilatérales et d'un petit nombre d'autorisations multilatérales.

Elle décrit les avantages et les inconvénients des systèmes bilatéraux et multilatéraux d'autorisations. D'une part, les systèmes bilatéraux permettent aux Etats de protéger les intérêts nationaux, de trouver des solutions à d'autres problèmes que seulement routiers, de gérer le rythme des changements et de traiter directement des problèmes de mise en œuvre et de sanctions. D'autre part, les systèmes bilatéraux conduisent à une segmentation des marchés, ne sont pas transparents, peuvent être discriminatoires, peuvent influencer les relations commerciales et sont coûteux à gérer.

Elle établit également la liste des critiques qui sont habituellement adressées au système des autorisations multilatérales, en relativisant certaines, mais en reconnaissant que d'autres sont fondées et qu'il est donc nécessaire d'y remédier. La faiblesse la plus notable des systèmes multilatéraux comme celui de la CEMT est l'absence de mécanismes de contrôles et de sanctions juridiquement applicables. Les pays doivent soit montrer davantage de confiance les uns envers les autres, soit donner davantage de pouvoir à la CEMT pour lutter contre les infractions.

En tout état de cause, le rapport montre que tous ces systèmes quantitatifs sont coûteux et susceptibles de générer des abus. C'est pourquoi il serait préférable de privilégier des systèmes qualitatifs aux systèmes purement quantitatifs. Dans cet ordre d'idée, il semble souhaitable, de passer progressivement des systèmes bilatéraux d'autorisations aux systèmes multilatéraux et, tout en reconnaissant que de nombreux pays souhaitent que les systèmes bilatéraux soient maintenus, le rapport préconise pour objectif ultime leur élimination.

Sur la base de cet état des lieux, la troisième partie du rapport formule des propositions, dont l'esprit peut être résumé de la manière suivante : les Etats européens doivent aller vers une plus grande libéralisation, mais une libéralisation maîtrisée par des dispositions qui limitent les inconvénients de la libéralisation.

Plus précisément, cette troisième partie propose, de façon équilibrée :

- Un objectif : l'augmentation progressive du contingent des autorisations multilatérales, se substituant aux autorisations bilatérales, de sorte qu'en 2020 la libéralisation du transport international soit achevée, avec la suppression à cette date des contraintes quantitatives d'accès aux marchés.
- Un renforcement des "garde fous" par la réalisation de progrès dans les domaines suivants :
 - En matière de contrôle et de sanction en donnant à la CEMT des pouvoirs accrus si, en ces domaines, la défiance qui existe entre les pays eux mêmes persiste.
 - En matière d'harmonisation des conditions de concurrence, notamment en posant des conditions particulières relatives aux véhicules, aux personnels et aux entreprises elles mêmes pouvant recevoir des autorisations multilatérales.
 - En matière de respect de la vocation des autorisations multilatérales afin d'éviter qu'elles ne servent principalement à faire du "cabotage" entre les pays Membres de l'Union Européenne, en limitant le nombre de voyages qu'un titulaire d'autorisations peut faire entre des pays tiers.
 - En matière de répartition du contingent entre les pays Membres de la CEMT, par une approche très pragmatique conduisant à faire évoluer le nombre des autorisations de chaque pays en fonction de l'utilisation qu'il fait effectivement des autorisations qu'il reçoit.

Les conclusions du rapport reposent sur une double conviction :

- Il n'est pas possible, compte tenu du contexte économique et politique de l'Europe, de maintenir des contraintes aussi strictes que celles qui résultent d'une organisation des transports routiers principalement fondée sur des autorisations bilatérales. Une évolution vers une libéralisation est nécessaire et inéluctable. Elle peut être réalisée par une augmentation progressive du nombre des autorisations multilatérales se substituant aux autorisations bilatérales.
- Il faut offrir aux pays qui craignent que cette libéralisation ne prenne la forme d'une concurrence "sauvage" et ne mette trop fortement en cause les intérêts de leurs transporteurs, des garanties quant au respect des "règles du jeu" qui peuvent d'ailleurs être renforcées.

L'équilibre entre ces deux préoccupations est sans doute difficile à tenir. Mais c'est par la recherche de cet équilibre qu'on peut espérer sortir d'une situation qui paraît aujourd'hui bloquée.

RÉFORME DU CONTINGENT A PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2006

[CM(2005)4/FINAL]

INTRODUCTION

Historique

Le système de contingent multilatéral de la CEMT a été introduit en 1974. Les autorisations délivrées dans le cadre de ce système permettent aux transporteurs d'acheminer des cargaisons entre des pays de la CEMT autres que le pays d'immatriculation du véhicule. Il a été plus particulièrement développé dans les années 90 et le nombre d'autorisations de base est passé de 1 219 autorisations (19 pays) en 1990 à 5 977 (42 pays) en 2004. De plus, différentes catégories d'incitations ont été mises en place pour encourager l'achat de véhicules propres et sûrs, ce qui fait que le nombre total d'autorisations a progressé plus rapidement que le contingent de base. En 2004, 31 664 autorisations ont en fait été mises à la disposition de l'ensemble des pays Membres participant au système.

Le système du contingent multilatéral ne couvre cependant qu'une proportion relativement faible du total du trafic de transport routier international de marchandises sur le territoire de la CEMT.

Le Conseil des Ministres a donné, en 2003, un mandat au Comité des Suppléants pour que celui-ci fasse des propositions sur la restructuration du système de contingent multilatéral à la session ministérielle de Moscou. Le mandat est contenu dans le document CEMT/CM(2003)15/Final.

Les principales raisons de cette réforme sont l'augmentation du nombre de pays Membres de l'Union Européenne, les problèmes d'équité entre pays, le besoin d'une modernisation du système et les problèmes liés au fait que les autorisations ne sont pas utilisées aux fins auxquelles elles sont destinées.

Objectifs du système de contingent

L'objectif initial des autorisations CEMT était d'améliorer l'efficacité du transport routier de marchandises en permettant aux détenteurs d'autorisations de faire des opérations multilatérales. Le système avait également pour objectifs explicites d'éviter les parcours à vide et de soutenir les besoins d'échanges entre pays Membres. Au cours des années 90, un nouvel objectif a été assigné au système, celui de servir d'instrument d'intégration des marchés des transports (cf. Résolution N° 95/1) et de contribuer à l'évolution d'un système bilatéral vers un système multilatéral. Par ailleurs, au début des années 90, le système a évolué, et un objectif important a été de fournir des incitations à l'utilisation de véhicules propres et sûrs ainsi que de personnels bien formés.

Tous ces objectifs demeurent d'actualité et les pays sont convenus que le système restait nécessaire. Ils reconnaissent aussi qu'une réforme est indispensable et que les propositions suivantes en sont le fondement. Un objectif sous jacent de cette réforme est de faire du contingent un symbole de la plus haute qualité du transport routier international.

PRINCIPES

Au cours des débats lors des précédentes sessions ministérielles, les principes suivants ont été convenus pour la réforme :

- La modernisation du système ne devrait faire ni distinction, ni discrimination entre les droits de chaque pays Membre, pris individuellement.
- La réforme du système doit aussi prendre en compte la nécessité de limiter le nombre de voyages accomplis entre les pays de l'UE par des transporteurs n'appartenant pas aux pays de l'UE.
- Tous les Etats membres veulent éviter une augmentation de la bureaucratie en introduisant un système modernisé.
- La modernisation du système doit inclure le développement d'un système adapté, flexible mais permettre aussi un contrôle strict de ce système.
- Toute libéralisation doit aller de pair avec l'harmonisation des conditions de concurrence des transporteurs sur le marché des transports routiers, notamment sur le plan social.

Les débats ont permis de préciser ce que pourraient être les lignes directrices pour une évolution à terme du système de contingent multilatéral. Quatre de ces lignes directrices peuvent être explicitées comme suit :

- *Le contingent devrait devenir un symbole de la plus haute qualité dans le transport international routier.*
- *Le contingent devrait continuer de contribuer à l'amélioration de l'efficacité et à l'ouverture des marchés.*
- *Le contingent devrait s'accompagner d'un renforcement des contrôles et des sanctions.*
- *La distribution du contingent d'autorisations devrait être fondée sur les besoins réels et sur une utilisation efficace.*

Quelle que soit la méthode d'ajustement de la répartition des autorisations à l'avenir, plusieurs pays ont exprimé leur mécontentement à l'égard de la répartition actuelle, la jugeant inéquitable et ne reflétant pas la situation économique sous jacente.

C'est pourquoi le Comité des Suppléants, après avoir examiné diverses solutions, a marqué son accord pour que soit proposée à Moscou une nouvelle répartition des autorisations à partir du 1er janvier 2006, fondée sur les données disponibles les plus objectives possibles. Les propositions relatives à cette répartition ont été soumises au Conseil de Moscou et adoptées par les Ministres. Elles entreront en vigueur le 1er janvier 2006 et leur contenu exact est précisé ci-après.

RÉFORME DU SYSTEME AU 1^{er} JANVIER 2006

La réforme ainsi adoptée concerne les quatre domaines suivants :

Redistribution du contingent entre les pays Membres

Sur la base de dix critères définis durant la réunion du Groupe sur le Transport Routier le 15 novembre 2004, une série de tableaux statistiques, fondés sur les sources les plus fiables possibles pour l'ensemble des pays Membres, a été développée.

Les pays ont d'abord été classés pour chacun des dix critères et un classement moyen pour l'ensemble des dix critères a ensuite été établi. Il sert de référence pour la répartition des autorisations. Les dix critères ainsi utilisés sont notamment le PIB, la contribution au budget de la CEMT, l'appartenance ou non à l'UE, les données relatives aux échanges commerciaux, etc.

En combinant certaines suggestions contenues dans le rapport du Groupe Consultatif Spécial présenté également au Conseil des Ministres, les propositions faites par la délégation du Royaume-Uni et les dernières discussions du Comité des Suppléants des 18 et 19 avril 2005, les Ministres ont décidé à Moscou d'introduire le **1^{er} janvier 2006** les dispositions suivantes¹ :

- **Pour l'ensemble des pays Membres de la CEMT**, les contingents de base sont révisés sur la base des données statistiques et de la méthodologie qui ont fait l'objet d'un consensus. Dix critères ont été arrêtés par le Conseil des Ministres.
 - En se fondant sur la nouvelle classification moyenne obtenue à partir des dix critères, et en appliquant, comme auparavant, une méthode de répartition des autorisations fondée sur dix groupes de pays, une distribution du contingent a été calculée avec un contingent minimum de 30 autorisations.
 - Si la nouvelle classification fondée sur les dix critères reflète davantage certains facteurs économiques sous jacents au marché du transport routier international dans la zone CEMT et traduit mieux le besoin d'autorisations, il faut néanmoins remarquer qu'une telle approche a des limites intrinsèques en raison notamment de la disponibilité et de la qualité des données.

1. L'Autriche, la Grèce et l'Italie maintiennent la position qu'ils ont défendue jusqu'à maintenant et refusent de voir le contingent multilatéral évoluer, pour leur pays comme pour les autres, quels que soient les critères qui pourraient être retenus.

- Ce calcul part du principe que le nombre total d'autorisations reste le même (ce principe a été retenu à la demande de certains pays qui ont notamment mis en avant la nécessité de limiter la croissance du transport routier et d'avoir une meilleure répartition modale). Ceci impose une réduction du contingent minimum, sinon les problèmes d'inégalités de traitement ne pourraient pas être résolus.
- Un autre facteur important est que le système de distribution actuel qui en lui-même est loin d'être objectif, a établi des droits (les "droits acquis") qu'il sera difficile, voire irraisonnable d'essayer de modifier. C'est pourquoi **tous les pays** ont la possibilité de conserver leurs "droits acquis" et donc d'obtenir un contingent de base identique à celui dont ils bénéficient actuellement.
- Cependant, **afin de ne pas accroître le nombre total actuel d'autorisations du contingent**, comme cela a été demandé par certains pays Membres, **les pays de l'UE15/EEE/CH** auront leur contingent de base établi en fonction du plus petit nombre correspondant soit à leur ancien contingent de base, soit à leur nouveau contingent de base déterminé selon les dix critères. Ceux qui veulent réduire davantage leur nouveau contingent de base peuvent le faire selon leurs besoins. S'ils décident de le faire, ils devraient s'engager pour une période minimum de 3 ans, leur décision pouvant être modifiée à la fin de cette période.
- Les contingents de base déterminés selon les modalités définies aux points 1 à 3 ci dessus, seront fixés pour une période de trois ans minimum.
- Au moment de la révision, n'importe quel pays de la CEMT (qu'il appartienne à l'UE, l'EEE ou non) voulant revoir son contingent multilatéral, devrait en faire la demande sur la base des dix critères et de l'utilisation effective de son contingent.

Introduction du camion "EURO4 sûr"

Comme cela a déjà été mentionné, le système de contingent de la CEMT a incité les transporteurs à utiliser la technologie la plus propre et la plus sûre. Au cours des années, différentes catégories de véhicules ont été introduites avec des coefficients de 2, 4 ou 6 appliqués au nombre d'autorisations de base lorsque des véhicules d'une technologie plus propres et plus sûrs sont utilisés. Des bonus ont aussi été introduits pour inciter à recourir aux véhicules de la technologie la plus avancée².

2. Au 1er janvier 2005 :

	<i>Coefficient</i>	<i>Bonus (%)</i>
<i>Véhicule traditionnel (EURO0)</i>	-	-
<i>Camion vert (EURO1)</i>	2	10
<i>Camion plus vert et sûr (EURO2)</i>	4	20
<i>Camion EURO3 sûr</i>	6	40

Etant donné que les parcs de véhicules ont été récemment renouvelés en camions "plus verts et sûrs" et "EURO3 sûrs" et qu'il demeure des incertitudes sur la disponibilité des carburants sans soufre et des additifs nécessaires sur l'ensemble du territoire couvert par la CEMT, il a été décidé au 1er janvier 2006 :

- De conserver trois catégories avec les mêmes coefficients qu'actuellement.
- De classer les camions EURO4 sûrs dans la même catégorie que les camions EURO3 sûrs.
- De retenir en conséquence pour 2006 les catégories suivantes :
 - Camions "verts", coefficient x2, sans bonus.
 - Camions "plus verts et sûrs", coefficient x4, bonus 20%.
 - Camions "EURO3 et EURO4 sûrs", coefficient x6, bonus 40% pour les camions "EURO3 sûrs", bonus 50% pour les camions "EURO4 sûrs".
- À la lumière des constatations établies après une année de mise en service des camions EURO4, d'exclure les camions "verts" du système, conformément à l'objectif visant à promouvoir les technologies les plus avancées, et de revoir les coefficients et boni des camions "EURO3 et EURO4 sûrs", lors du Conseil de Dublin (mai 2006).

Les certificats de conformité pour camions EURO4 sûrs ont été définis et acceptés formellement par le Comité des Suppléants lors de sa réunion d'octobre 2005.

Limitation du nombre de voyages

Il a été reconnu que la réforme du système doit prendre en compte la nécessité de limiter le nombre de voyages accomplis entre les pays de l'UE par des transporteurs n'appartenant pas aux pays de l'UE. Certains pays ont demandé également d'envisager aussi la possibilité de limiter le nombre de voyages en charge de/vers les pays périphériques par des transporteurs qui n'y sont pas immatriculés.

La modernisation en cours du système du contingent a, d'ores et déjà, permis d'introduire une restriction dans la façon dont les autorisations sont utilisées. Les véhicules utilisant des autorisations CEMT sont tenus de revenir dans leur pays d'immatriculation dans un délai de six semaines.

Cette obligation a cependant été contestée en ce qu'elle crée des inégalités entre les transporteurs des différents pays, aux dépens des pays les plus éloignés du cœur de l'Europe. L'étude préliminaire menée en 2004 sur les effets de la limite temporelle introduite, semble légitimer les griefs des pays "périphériques".

Une autre solution qui ne présenterait pas cet inconvénient pourrait consister à ce que le bénéficiaire d'une autorisation soit tenu de revenir dans son pays d'immatriculation au terme d'un nombre maximum de parcours en charge réalisés à l'étranger. On pourrait, par exemple, admettre qu'un transporteur ne peut assurer plus d'un certain nombre de voyages en charge (en excluant les voyages à vide) entre son départ et son retour dans son pays d'immatriculation.

Une telle solution pourrait être mise en œuvre pour une période probatoire d'un an reconductible une année, à l'issue de laquelle une comparaison des résultats obtenus avec les deux systèmes de limitation de l'utilisation des autorisations - une période de restriction et une limitation du nombre de voyages - devrait être réalisée.

Les discussions sur ce point ont montré des points de vues fondamentalement divergents. Certains pays veulent que les restrictions permettent d'effectuer 8 ou 9 voyages, nombre qui, selon les analyses, correspond plus ou moins à six semaines de restriction. D'autres veulent limiter à deux voyages une telle possibilité, en faisant valoir qu'il ne devrait y avoir virtuellement aucun voyage non bilatéral.

En juin 2005, le Comité des Suppléants, à la demande du Conseil des Ministres a accepté un nombre maximal de 3 voyages en dehors du pays d'immatriculation, pendant lesquels un transporteur appartenant à un pays de la CEMT, est autorisé à faire du transport routier de marchandises à l'intérieur de la CEMT, avec une autorisation CEMT, ce qui signifie qu'après l'accomplissement de ces trois voyages, le transporteur doit revenir dans son pays d'immatriculation.

Les parcours à vide en dehors du pays d'immatriculation ne sont pas pris en compte car ce ne sont pas des opérations de transport. Un transport ou un voyage à vide vers, ou en transit dans, le pays d'immatriculation devrait être considéré comme un retour.

Cette décision sur le nombre de voyages sera mise en œuvre au 1er janvier 2006 pour une période probatoire d'un an, susceptible d'être reconduite.

Gestion du système

Les efforts faits dans l'amélioration des contrôles, tels qu'ils ont été acceptés en 2003 à Bruxelles [CEMT/CM(2003)14/FINAL] devront être poursuivis. D'ores et déjà, des procédures ont été mises en œuvre avec succès pour informer les pays Membres et développer des mécanismes concertés pour des contrôles efficaces. Le Secrétariat devrait continuer de fournir des données analytiques sur l'utilisation des autorisations et des informations transparentes sur la distribution et les infractions, étant donné que la matière relève, avant tout, de la souveraineté nationale.

En ce qui concerne les critères de distribution au niveau national, la majorité des délégués a demandé qu'on laisse à chaque pays Membre le soin de fixer ses propres critères de distribution. De la même manière, les pays souhaitent conserver le pouvoir de décider des pénalités et sanctions applicables aux transporteurs nationaux. Cependant afin d'améliorer la confiance entre les pays, une plus grande transparence des pratiques développées au niveau national est souhaitable et un "guide" des bonnes pratiques devrait être réalisé.

Lors de la session ministérielle de Moscou, la Hongrie a formulé une réserve à l'égard de la réforme du contingent multilatéral. Cette réserve vise à ne pas reconnaître la validité des augmentations du contingent décidées pour 2006 sur le territoire de la Hongrie.

DÉCISIONS

Les Ministres, lors de la réunion du Conseil les 24 et 25 mai 2005, ont :

- Accepté les principes de base de la réforme du contingent multilatéral de la CEMT, tels que définis dans le document CEMT/CM(2005)4/FINAL.
- Accepté les critères et la méthodologie (système de calcul du contingent) décrits dans le document CEMT/CM(2005)4/FINAL, et décidé de les appliquer pour la distribution des autorisations en 2006, conformément au tableau 11 de l'annexe.
- Accepté également les modalités retenues pour la réforme du contingent au 1er janvier 2006 en ce qui concerne tant l'introduction du camion EURO4 sûr que la gestion du système.
- Accepté de limiter à 3 le nombre de voyages en dehors du pays d'immatriculation, en vue de restreindre le nombre de voyages accomplis entre les pays de l'UE par des transporteurs n'appartenant pas aux pays de l'UE ainsi que ceux de/vers les pays périphériques par des transporteurs qui n'y sont pas immatriculés.
- Demandé au Comité des Suppléants de procéder à un examen approfondi des données statistiques et de la méthodologie qui doivent être utilisées pour l'évolution des contingents après 2006, étant entendu que pour la réforme du contingent à partir de 2007, il a été spécifié que la référence pour les calculs relatifs à une nouvelle répartition des autorisations serait le contingent de base pour 2005, soit 6060 autorisations, même si en 2006 le Conseil des Ministres a décidé de ne distribuer que 5970 autorisations [tableau 11 du document CEMT/CM(2005)4/FINAL].

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

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR L'ÉLIMINATION PROGRESSIVE DES REDEVANCES ET TAXES DISCRIMINATOIRES FRAPPANT LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL

[CM(2005)5]

INTRODUCTION

La complexité et l'équité de la fiscalité du transport routier international suscitent des inquiétudes dans un certain nombre de pays. Dans les nouveaux États membres les plus récents en particulier, de nouvelles taxes ont proliféré pendant la transition des économies planifiées et centralisées vers des économies de marché. L'élargissement de l'Union Européenne a vu l'élimination de certaines redevances/taxes discriminatoires et l'apparition de nouvelles redevances/taxes potentiellement discriminatoires selon que les véhicules sont immatriculés dans l'UE ou dans des pays tiers. Les exemptions bilatérales traditionnellement accordées ont montré qu'elles n'apportaient pas une réponse adéquate et constituaient en soi une source de discrimination. Un premier rapport sur la question, soumis aux Ministres en 1999 [CEMT/CM(99)15], a mis en évidence les principes qui devaient être le fondement de systèmes efficaces de taxation :

- Non-discrimination.
- Non-accumulation.
- Raison.

Le rapport a débouché sur une série de recommandations adoptées par les Ministres.

Le rapport de 2005 examine, à la lumière de ces principes et de ces recommandations, l'état actuel des redevances et taxes frappant le transport international par route dans tous les pays Membres de la CEMT. Il a pour but de mettre en relief les cas de taxation problématique. Un examen exhaustif des principes de base sur lesquels doit se fonder toute taxation efficace des transports routiers figure également dans le document *La réforme des taxes et des redevances dans les transports*, publié par la CEMT en 2003.

Le rapport de 2005 met en évidence l'existence de taxes et redevances discriminatoires dans plusieurs pays, et notamment un petit nombre de taxes de transit particulièrement lourdes, qui constituent une entrave au commerce international et créent des distorsions de concurrence. Le rapport prend note, également, des quelques cas de taxes discriminatoires abolies récemment. Il réaffirme la nécessité d'appliquer les principes et recommandations adoptés en 1999.

RECOMMANDATIONS

Comme les Ministres en sont convenus en 1999, la réponse aux problèmes politiques sur l'équité des taxes et redevances ne devrait pas être d'introduire de nouvelles taxes et de compliquer encore plus la taxation du transport routier international. Elle devrait, au contraire, chercher une simplification de la taxation, en préférant les taxes territoriales (payées par tous les transporteurs) aux taxes fondées sur la nationalité.

À court terme, l'accent devrait être mis sur la suppression des redevances/taxes de transit et la réduction du poids et de la complexité des taxes fondées sur la nationalité, en les remplaçant par des redevances/taxes territoriales, et idéalement par des péages, des redevances kilométriques ou des redevances de type Eurovignette (avec forfait à la journée).

À plus long terme, une évolution vers une structure simple comprenant trois catégories principales de taxation est souhaitable :

- Une taxe territoriale sous la forme de redevance kilométrique, de péage ou de l'Eurovignette, modulée en fonction du coût environnemental.
- Des taxes sur les véhicules fondées sur la nationalité (sans redevance/taxe de transit complémentaire).
- Un droit d'accise sur les carburants (sans réduction des taux opérant une discrimination en fonction de la nationalité), modulé en fonction du coût environnemental (par exemple selon le contenu en soufre).

Les redevances/taxes de rétorsion sont par définition discriminatoires et ne devraient en aucun cas être mises en place.

Différentes redevances/taxes destinées à couvrir les coûts relatifs aux contrôles aux frontières, aux coûts d'inspection par les douanes locales, aux coûts de police, au stationnement aux postes frontières, etc., quoique pas nécessairement discriminatoires, devraient être minimisées en raison de leur complexité. Ces coûts pourraient être mieux couverts en étant un élément d'une taxe territoriale généralisée. A tout le moins, une simple taxe à l'entrée d'un territoire donné (et appliquée à tous les conducteurs, quelle que soit leur nationalité) serait préférable à une multiplicité de taxes. De telles redevances/taxes, dès lors qu'elles sont maintenues, doivent être soumises à des lignes directrices nationales strictes, tant en ce qui concerne leur nature que leur niveau, si l'on veut éviter la prolifération et l'inflation des redevances/taxes.

Enfin, lorsque de nouvelles redevances/taxes sont prévues ou lorsque des changements sont introduits sur le niveau ou le champ d'application d'une redevance/taxe existante, les Ministères des transports devraient en informer la CEMT et l'IRU de telle sorte que les transporteurs en soient informés à l'avance, au moins 1 mois avant l'entrée en vigueur et afin de faciliter la planification logistique et d'éviter la fraude.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LA RÉFORME FERROVIAIRE ET LA TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES

[CM(2005)6]

INTRODUCTION

Les Ministres ont adopté la Résolution 2002/1 sur le développement des chemins de fer européens au Conseil de Bucarest afin de promouvoir le développement de services ferroviaires sans rupture d'un bout à l'autre de l'Europe et de favoriser l'ouverture des marchés du fret ferroviaire à la concurrence pour améliorer l'efficacité et la qualité des services de transport par chemin de fer. La Résolution est favorable à la restructuration du secteur telle que prévue par les directives de l'Union européenne et met l'accent sur trois aspects essentiels de la réglementation.

- Un ensemble approprié de redevances d'utilisation des infrastructures est nécessaire pour garantir un accès non discriminatoire au réseau et une utilisation rationnelle de ce dernier.
- L'équité de la concurrence doit être contrôlée par des organismes réglementaires indépendants et capables de prendre les devants.
- La démarche la plus efficace pour instaurer la concurrence est celle qui repose sur le marché, par conséquent :
 - Les redevances d'utilisation des infrastructures doivent être structurées différemment selon les marchés (marchandises, voyageurs grandes lignes, trains grande vitesse, services de banlieue).
 - La concurrence pour les marchés, à la différence de la concurrence sur le réseau ferré, est probablement la plus efficace pour l'exploitation de la plupart des services voyageurs, et surtout pour les services régionaux ou suburbains, et il importe que l'octroi de concessions exclusives concernant ces services passe par des appels d'offres.
 - Sur les marchés qui se prêtent au jeu de la concurrence entre exploitants intégrés de l'infrastructure et de l'exploitation des trains, comme en Russie européenne, il y a lieu d'envisager sérieusement la possibilité de restructurer les chemins de fer pour parvenir à cette forme de concurrence entre des entreprises similaires, car la tâche imposée aux autorités réglementaires sera moins lourde que s'il s'agissait de promouvoir la concurrence par de nouveaux entrants sur le marché, en particulier lorsque l'opérateur ferroviaire national est propriétaire de l'infrastructure ferroviaire nationale ou fait partie d'une holding qui possède cette infrastructure.

Le rapport CEMT/CM(2005)18 qui a fait l'objet d'une publication spécifique intitulée " Réforme ferroviaire et tarification de l'usage des infrastructures ", passe en revue l'élaboration d'une tarification rationnelle de l'utilisation des infrastructures. Des progrès considérables ont été réalisés depuis l'adoption de la Résolution de 2002, mais **il manque une réelle dimension européenne** au marché du transport de marchandises dont l'importance est décisive. Les Ministres doivent désormais se concentrer sur la conception d'un barème de redevances simples applicables au transport de marchandises qui crée dans chaque pays des incitations similaires pour la gestion et la planification de l'exploitation de services ferroviaires internationaux.

La façon de déterminer les redevances est cruciale également pour régler la question récurrente qui se pose à tous les Ministres : **quelle doit être la taille d'un réseau ferroviaire et combien de services voyageurs n'obéissant pas aux lois du marché devraient recevoir des aides publiques ?** La sous-tarification menace la viabilité financière à long terme du réseau et le report des travaux de renouvellement peut entraîner des hausses de coûts qui risquent d'aboutir à une crise à long terme. La sous-tarification des services voyageurs subventionnés donne souvent lieu à une surtarification des services marchandises, ce qui nuit à la compétitivité du rail vis-à-vis de la route.

CONCLUSIONS

Les régimes existants de tarification de l'utilisation des infrastructures ne sont pas complètement en harmonie avec les objectifs des Ministres visant à :

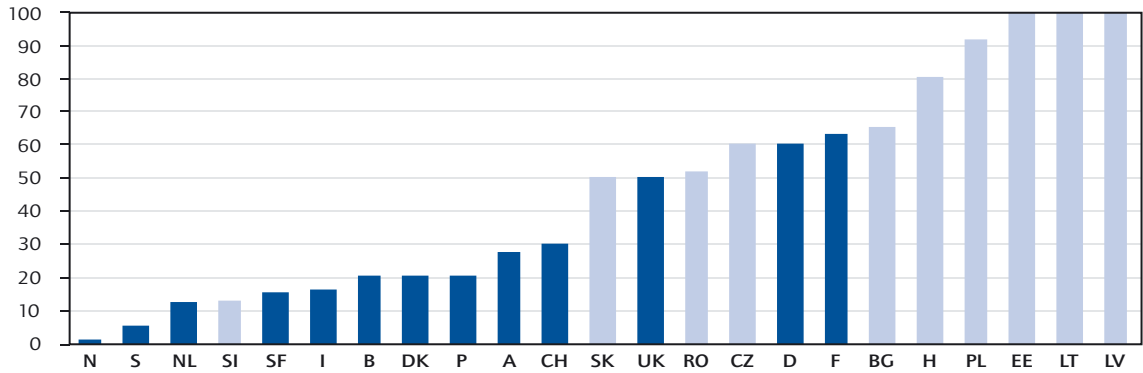
- Offrir des conditions financières stables pour les gérants d'infrastructure.
- Donner des signaux de prix efficaces aux utilisateurs des infrastructures ferroviaires.
- Favoriser une concurrence réelle sur les marchés (en particulier celui du fret international) là où la situation est propice à cette forme de concurrence.

La disparité des redevances actuelles d'utilisation des infrastructures est mise en lumière dans la figure 1, qui présente les taux de couverture des coûts, et dans la figure 2, qui indique les niveaux moyens des redevances. Certaines différences sont logiques. Par exemple, la limite supérieure de couverture des coûts relève d'une décision politique prise à l'échelon national. De même, la composition (voir figure 3) et la densité du trafic varient considérablement d'un pays à l'autre ; or, ces variations ont une grande influence sur les coûts.

Certaines des différences observées sont toutefois source de risques financiers ou sapent la compétitivité des services ferroviaires.

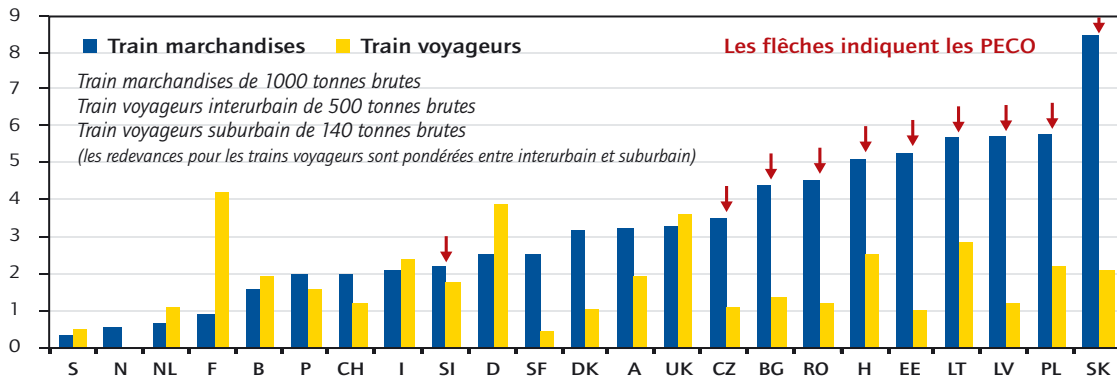
- Certains pays appliquent des tarifs très inférieurs au minimum rationnel qui correspond au coût marginal, compte tenu des renouvellements. Il n'est guère logique d'acheminer un trafic qui ne peut même pas couvrir le coût marginal qu'il impose au réseau en termes d'usure ou de planification des trains.

Figure 1 ● Pourcentage du coût total couvert par les redevances d'utilisation des infrastructures



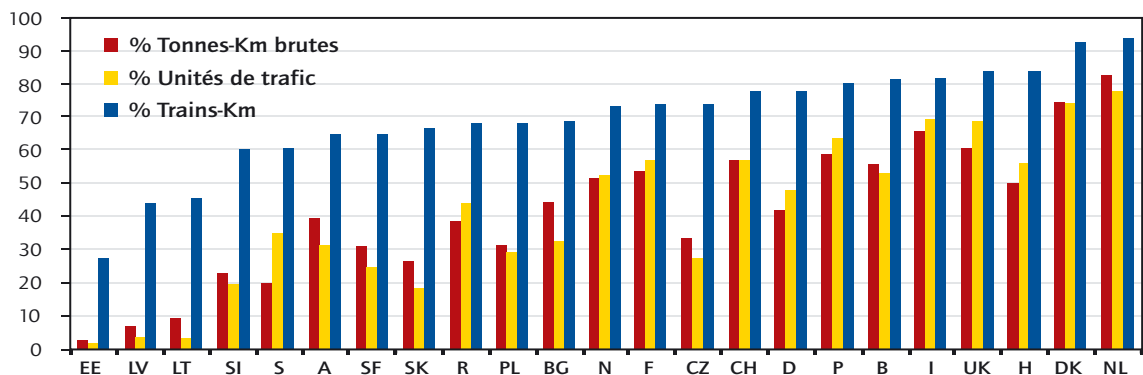
Couverture des coûts = Recettes provenant des redevances en proportion des dépenses totales sur le réseau comprenant exploitation, entretien, renouvellements, intérêts et amortissement ; les pays d'Europe centrale et orientale sont indiqués en couleur claire. On peut estimer que les coûts marginaux se situeraient approximativement entre 15 et 20 % des chiffres de coûts indiqués.

Figure 2 ● Redevances moyennes d'accès (€/train-km, à l'exclusion du coût de la traction électrique)



Les trains de marchandises circulant dans la région de la Baltique ont une capacité beaucoup plus grande qu'ailleurs ; en conséquence, les redevances d'accès qui y sont pratiquées ne sont pas comparables à celles des autres pays sans ajustement. En Estonie, par exemple, la redevance pour un train typique de 3145 tonnes brutes est €11 par train-km. Les données indiquées concernent tous les pays pour lesquels des données fiables ont été recueillies.

Figure 3 ● Importance relative du trafic de marchandises (en % du trafic voyageurs)



Note : Unités de trafic = voyageurs-km + tonnes-km

- Dans certains systèmes de tarification, les recettes tirées des services de fret ferroviaire couvrent une partie des coûts des services voyageurs afin de réduire les transferts budgétaires nécessaires pour s'acquitter des obligations de service à l'égard des voyageurs. D'un point de vue financier, cette situation ne saurait durer, car elle risque de réduire à néant la compétitivité du transport de marchandises par rail.
- Il existe de nombreux exemples d'obstacles aux services internationaux créés par les différentes manières dont sont structurées les redevances dans les pays situés le long des corridors internationaux. Des redevances applicables au trafic marchandises structurées pour inciter les exploitants à regrouper les chargements et à faire circuler des trains moins nombreux mais plus longs dans un pays, alors que le pays voisin utilise pour ces redevances une structure différente de façon à favoriser l'exploitation de trains courts et légers, compliquent la planification des sillons et font augmenter le coût des sillons internationaux. Des incohérences de cette nature risquent d'entraîner la disparition des services ferroviaires internationaux.

Jusqu'à présent, il ne s'est pas établi de coopération internationale propre à corriger ces distorsions, ce dont les marchés ferroviaires internationaux ont gravement pâti. L'harmonisation de la structure des redevances applicables au trafic marchandises aurait pour effets de :

- Réduire le coût des services internationaux, tout en améliorant la compétitivité.
- Faciliter la planification des services internationaux.
- Permettre aux entreprises ferroviaires d'être plus réactives dans leurs offres de prix aux chargeurs.

RECOMMANDATIONS

Les Ministres doivent coopérer pour promouvoir la mise en place de redevances d'utilisation des infrastructures plus cohérentes. Il s'agit d'une priorité urgente pour les services ferroviaires internationaux de transport de marchandises. Les Ministres devront donner des instructions dans ce sens à leurs gestionnaires nationaux des infrastructures et procéder à des consultations avec les organismes de réglementation ferroviaire pour faciliter cette évolution.

Des autorités de réglementation économique ferroviaire indépendantes peuvent jouer un rôle important en veillant à la mise en œuvre de plusieurs des recommandations formulées ci-après, et elles pourraient exercer une influence utile dans tous les pays membres.

Harmoniser les redevances applicables aux services marchandises internationaux

La structure des redevances applicables au trafic marchandises devrait être harmonisée, en particulier le long des principaux corridors internationaux. Les redevances devraient être fixées sur la base du coût marginal, avec des majorations simples le cas échéant. Il y aurait éventuellement intérêt à adopter des redevances similaires pour le transport intérieur de marchandises également dans nombre de pays.

Il n'est pas nécessaire que ces redevances soient d'un niveau uniforme, mais elles doivent être cohérentes dans leur structure et devraient reposer sur un ensemble de paramètres d'utilisation simples, du moins dans les parties des réseaux qui ne présentent pas de goulets d'étranglement et pendant les heures creuses. Les redevances par tonne-km brute devraient servir à répercuter les coûts d'entretien et de renouvellement des voies. Lorsqu'il n'y a pas de contraintes de capacité de transport de marchandises, une redevance simple (i.e. ne présentant pas une structure binôme) et fondée uniquement sur la tonne-km peut suffire. Là où ces contraintes existent (et où le coût marginal du trafic marchandises est élevé), les redevances par train-km pourraient aussi avoir leur utilité.

Il faudrait cependant reconnaître que, lorsque le transport de marchandises est l'utilisation dominante du réseau, et lorsque sa position de marché est forte (comme c'est le cas dans les États baltes), une autre méthode, assise sur le coût complet, est appropriée.

Structurer les redevances applicables aux services voyageurs et marchandises de façon à équilibrer les objectifs en matière de concurrence et de résultats financiers

Les régimes nationaux de tarification de l'accès devraient être en rapport avec la complexité et l'intensité d'utilisation du réseau ferré. Les pays où le trafic est intense et les utilisateurs très divers pourraient aménager au mieux leur régime de tarification de l'accès en associant des méthodes différentes :

- Des redevances assises sur le coût complet (avec une couverture des coûts à l'aide d'un tarif binôme) pour les services voyageurs interurbains non soumis à concurrence et les services voyageurs suburbains bénéficiant de droits de circulation exclusifs.

Il est logique de récupérer le coût complet de ces services lorsque ceux-ci sont les principaux utilisateurs du réseau et à l'origine de la majeure partie des coûts, ce qui est presque toujours le cas autour des grandes agglomérations, et en général pour tout le réseau dans de nombreux pays membres. Lorsque les trains de voyageurs utilisent marginalement le réseau et que le transport de marchandises est prédominant, il peut être approprié de leur appliquer des redevances correspondant au coût marginal seulement.

Dans le cas des services voyageurs subventionnés au titre des obligations de service public, une tarification tenant compte du coût complet qu'ils imposent au réseau accroît la transparence des coûts occasionnés pour les autorités publiques qui décident le niveau de service qu'il convient de fournir. Cette méthode devrait contribuer à concilier la demande de services émanant d'une partie de l'administration (les autorités locales des transports, par exemple) et les ressources disponibles provenant des budgets publics alloués aux infrastructures ferroviaires.

- Des redevances simples assises sur le coût marginal, avec une majoration si nécessaire, dans les situations où des services voyageurs interurbains sont en concurrence sur les mêmes voies. Il faut éviter les redevances fixes car elles dressent presque invariablement un obstacle à l'entrée des petits opérateurs sur le marché.

Ce panachage, avec une tarification simple au coût marginal applicable aux services marchandises assortie si besoin est d'une majoration pour couvrir une plus grande part des coûts, permettra de trouver l'équilibre optimal entre les objectifs poursuivis en matière de concurrence, d'une part, et de stabilité financière, de l'autre.

Permettre les renouvellements

Les gestionnaires d'infrastructures devraient au moins percevoir le coût marginal, y compris le coût des renouvellements accélérés, de la circulation de tous les trains. Les coûts de renouvellement variables, qui sont fonction de l'intensité du trafic, c'est-à-dire l'augmentation de la valeur actuelle des coûts qui résulte de la nécessité de procéder à des renouvellements plus tôt que si un train n'avait pas circulé sur la voie, ne sont pas toujours répercutés dans la tarification de nos jours. Ainsi qu'il est signalé plus haut, il n'est guère logique d'acheminer un trafic qui ne peut pas couvrir pour le moins ces coûts. Pour préserver la compétitivité du rail vis-à-vis des autres modes dans le transport de marchandises, il importe de recouvrer ces coûts de renouvellement des infrastructures dans les autres modes de transport également.

Respecter les engagements financiers

La politique des transports détermine l'importance de l'écart entre les recettes tirées des redevances d'accès et le coût total de l'entretien et du renouvellement du réseau d'infrastructures. Les principaux facteurs en jeu sont les caractéristiques des services à assurer aux termes des contrats de service public et la définition du cadre de tarification de l'utilisation des infrastructures. Dans un souci de viabilité financière, il est essentiel que cet écart soit couvert par des fonds publics, compte tenu des conséquences à long terme pour la qualité et la sécurité du réseau ainsi que des incidences sur le coût de son entretien. Des contraintes à court terme conduisent inmanquablement les Ministères des finances et les Parlements à chercher à opérer de temps à autre des réductions dans les dépenses qui sont incompatibles avec la politique poursuivie. Le risque le plus important est lié aux renouvellements différés, qui entraînent une détérioration du réseau et une accumulation de dépenses en attente. Les organismes réglementaires compétents en matière de fixation des redevances et indépendants à l'égard de l'Etat (du moins à court terme) peuvent jouer un rôle important en veillant à ce que les financements approuvés soient couverts par des contributions publiques en totalité et de manière fiable. Il s'agit en l'occurrence de contrôler l'exécution des accords et non de donner un chèque en blanc aux entreprises ferroviaires ; l'obligation d'évaluer l'efficacité du gestionnaire des infrastructures ferroviaires peut en outre compléter cette mission. Le tableau 1 récapitule les dispositions réglementaires en vigueur aujourd'hui dans les pays membres.

Recourir à des contrats de service public attribués par appel d'offres

Les contrats de service public à long terme constituent une autre garantie solide en matière de stabilité financière. Il faudrait toujours y recourir pour les services voyageurs dont la viabilité commerciale n'est pas tout à fait assurée, mais que l'Etat impose aux opérateurs ferroviaires d'assurer. Ces contrats devraient permettre aux opérateurs de couvrir au moins les coûts évitables des services concernés, y compris les redevances d'utilisation des infrastructures. Etant donné qu'il est difficile, et parfois impossible, de mettre ces services en concurrence sur le réseau, il est préférable d'organiser une concurrence pour le marché moyennant des appels d'offres pour l'attribution de contrats de service public exclusifs.

Diffuser publiquement l'information adéquate sur les coûts et la comptabilité du secteur ferroviaire

La diffusion des données appropriées dans le domaine public est un préalable à la mise en œuvre complète de ces recommandations. A l'heure actuelle, les informations dont on dispose ne suffisent pas pour pouvoir dire avec certitude quels gestionnaires d'infrastructures appliquent une tarification inférieure au coût marginal, ni ne permettent simplement de savoir jusqu'à quel point les coûts du trafic voyageurs sont couverts par les redevances applicables au trafic marchandises, usage établi de longue date en Europe orientale.

Les Ministres devraient exiger des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs ferroviaires qu'ils communiquent tous les ans aux pouvoirs publics, dans un modèle de présentation uniforme, des comptes ventilés par type d'activité et un bilan complet des aides publiques. Les rapports des gestionnaires d'infrastructures devraient comporter une analyse des éventuelles modifications de l'état des infrastructures par rapport à l'année précédente, et une déclaration précisant dans quelle mesure la somme des recettes de tarification et des aides publiques permet ou non de couvrir le coût de l'entretien des infrastructures, compte tenu des éventuels renouvellements nécessaires. Ces informations devraient figurer dans le document de référence du réseau que les gestionnaires d'infrastructures de l'Union européenne sont d'ores et déjà tenus d'établir et de publier tous les ans.

En matière de réglementation on trouve beaucoup d'exemples, notamment aux Etats-Unis et au Canada, concernant l'obligation faite aux entreprises ferroviaires d'établir un rapport annuel de résultats, avec une présentation identique qui permet l'analyse des performances de chaque entreprise et facilite les comparaisons entre elles. Cela n'impose qu'une charge de travail négligeable aux entreprises ferroviaires, puisque celles-ci collectent probablement déjà ces informations pour la bonne gestion de leurs actifs.

Les chemins de fer européens doivent aussi s'entendre sur la façon de définir et de mesurer les coûts marginaux privés et externes de l'utilisation des infrastructures ferroviaires. Des efforts conjugués sont nécessaires pour concevoir une démarche commune et créer une base de données cohérentes. Cette tâche n'est pas uniquement un thème de recherche car les résultats obtenus seront aussi d'une grande utilité pour l'action des pouvoirs publics.

Table 1 • Structure du secteur et dispositions réglementaires

<i>Pays</i>	<i>Structure du secteur</i>	<i>Contrôle par un régulateur ferroviaire indépendant</i>	<i>Contrôle par une autorité générale de la concurrence indépendante</i>	<i>Contrôle par le Ministère des transports</i>
Autriche	I	Oui	Oui	
Belgique	I			Oui
Bulgarie	S			Oui
République tchèque	S			Oui
Danemark	S	Oui	Oui	
Estonie	I marchandises	Oui		
Finlande	S		Oui	Oui
France	S			Oui
Allemagne	I	Oui	Oui	
Grèce	I		Oui	Oui
Hongrie	I	Oui		
Irlande	I		Oui	
Italie	I		Oui	Oui
Lettonie	I	Oui	Oui	
Lituanie	I	Oui		Oui
Luxembourg	I			Oui
Pays-Bas	S		Oui	
Norvège	S			Oui
Pologne	I	Oui		
Portugal	S	Oui	Oui	
Roumanie	I	Oui		
Russie	I		Oui	
Slovaquie	S			
Slovénie	S	Oui		Oui
Espagne	S			Oui
Suède	S	Oui	Oui	Oui
Suisse	I	Oui	Oui	Oui
Royaume-Uni	S	Oui	Oui	

S séparation verticale, c'est-à-dire les cas où le gestionnaire de l'infrastructure (ou ses filiales) n'est pas autorisé à exploiter des services sur cette infrastructure ;

I intégration verticale, c'est-à-dire les cas où le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à exploiter des services sur cette infrastructure ; les systèmes regroupant l'infrastructure et un exploitant dans une compagnie holding sont dans ce tableau inclus dans cette catégorie.

Suivi

Les travaux dont s'inspirent ces conclusions et recommandations ont fait l'objet d'un débat approfondi dans le cadre de la *Task Force on Rail Track Access Charges* (Groupe d'étude sur les redevances d'accès au réseau ferré) de l'Union européenne. En juillet 2005 la Comité sur le développement des chemins de fer Européens de l'Union a adopté un rapport fondé sur les présentes conclusions. Il importera de s'assurer que tous les pays membres de la CEMT aient une pleine connaissance des éléments nouveaux de la politique communautaire découlant de ces délibérations, afin qu'ils puissent prendre les mesures appropriées pour le plus grand bien des marchés ferroviaires européens.

En coordination permanente avec la Commission européenne, la CEMT devrait faire connaître aux responsables de l'élaboration des politiques les résultats des recherches, entreprises notamment sous l'égide de la Commission européenne, sur l'estimation et la définition des coûts ferroviaires afin de jeter les bases permettant d'affiner les principes directeurs qui régiront la mise en place de redevances efficaces d'utilisation des infrastructures.

La CEMT devrait formuler des orientations concernant l'établissement et la publication de rapports sur les coûts et les comptes du secteur ferroviaire ainsi que sur l'état des infrastructures, qui sont indispensables pour étayer la mise en œuvre complète des recommandations qui précèdent.

Les Suppléants rendront compte aux Ministres des progrès de la mise en œuvre de ces recommandations et, en particulier, de l'harmonisation de la structure des redevances d'utilisation des infrastructures applicables au transport ferroviaire international de marchandises.

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

PLANS D'ACTION ET ACCORDS DE PARTENARIAT "TYPES" POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS INTERMODAUX AU NIVEAU PANEUROPEEN

[CM(2005)10]

CONTEXTE

Lors de la première session du Groupe de travail Conjoint CEMT/CEE ONU, en 2004, il a été observé que le travail consacré par le WP24 de la CEE-ONU aux plans d'action et accords de partenariat types avait pour but de définir des "indicateurs" et des "pratiques optimales" pour aider les Parties contractantes à l'Accord AGTC et les acteurs du transport international combiné à coopérer entre eux, au niveau des décideurs comme aux niveaux technique et commercial, de façon à améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal dans la région. Il a été noté également qu'il fallait définir clairement les responsabilités des différents acteurs de la chaîne du transport intermodal, en prévoyant notamment des pénalités en cas de non exécution d'une obligation.

Le Groupe de travail Conjoint a néanmoins mis en garde contre l'incorporation éventuelle de modèles dans l'Accord AGTC, les négociations juridiques réduisant souvent au plus petit dénominateur commun des prescriptions autrement détaillées et complexes. Il convenait donc, pour faire connaître et appliquer les modèles en question, d'envisager d'autres solutions, par exemple des avis, des recommandations ou des résolutions.

Conformément à cette demande, un projet de recommandation a été mis au point par le Groupe de travail conjoint de la CEMT/CEE ONU du transport intermodal et de la logistique lors de sa session des 7 et 8 mars 2005. Cette recommandation dont le texte est reproduit ci-après a été adoptée par le Conseil des Ministres de la CEMT lors de sa session de mai 2005 à Moscou.

RECOMMANDATION SUR DES PLANS D'ACTION ET ACCORDS DE PARTENARIAT "TYPES" POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS INTERMODAUX AU NIVEAU PANEUROPEEN

Le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT),

AYANT CONSIDÉRÉ l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (Accord AGTC) ;

AYANT CONSIDÉRÉ la Résolution d'ensemble no 2002/2 sur les transports combinés adoptée par le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), réuni à Bucarest les 29 et 30 mai 2002 ;

SOULIGNANT que le transport intermodal et le transport combiné doivent jouer un rôle important comme remplacement du transport purement routier dans les futurs systèmes de transport pour satisfaire aux exigences de la durabilité des systèmes de transport du point de vue de l'environnement, de la sûreté, de la sécurité et de l'économie ;

SOUHAITANT concourir au développement du transport intermodal au niveau paneuropéen ;

CONVAINCU qu'une coopération efficace entre les instances intergouvernementales et le secteur privé est un facteur décisif du développement de services de transport intermodal concurrentiels ;

PRENANT NOTE AVEC SATISFACTION des arrangements de coopération entre programmes et institutions conclus entre la CEMT et la CEE ONU dans le domaine du transport intermodal et de la logistique, arrangements qui répondent pleinement à la Déclaration sur l'orientation future de la CEMT adoptée en 2003 à la session de Bruxelles du Conseil des Ministres et à l'échange de lettres entre la CEMT et la CEE ONU sur ce sujet, et qui ont amené à créer en 2004 le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE ONU du transport intermodal et de la logistique ;

RAPPELANT que les termes "multimodal", "intermodal" et "combiné" sont définis dans la Terminologie en transports combinés établie d'un commun accord en 2001 par la CEMT, la CEE ONU et la Commission Européenne (www.unece.org/trans/wp24/wp24-terminology/24term.html) ;

RECOMMANDE que tous les Gouvernements membres de la CEMT et de la CEE ONU aient davantage recours à des plans d'action et des accords de partenariat public privé ;

RECOMMANDE en particulier qu'ils utilisent le plan d'action type qui figure dans l'annexe de cette recommandation (texte complet sur le site de la CEMT www.cemt.org/online/council/index.htm) :

"Les plans d'action offrent aux gouvernements une base convenue pour coopérer sur le plan bilatéral ou multilatéral afin d'améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal le long de certaines lignes de transport intermodal.

Ce plan d'action est censé montrer que les Gouvernements s'engagent à soutenir le développement du transport intermodal et à mettre en place un cadre permettant de conclure des accords de partenariat entre les acteurs publics et privés souhaitant concourir à l'efficacité et à la compétitivité des services de transport intermodal le long de certaines lignes de transport intermodal. La forme de ces plans d'action, leurs dispositions détaillées et le choix des autorités qui les préparent et les concluent sont à la discrétion des parties."

RECOMMANDE EN OUTRE que les entreprises de transport intermodal et les autorités publiques concernées utilisent l'accord de partenariat type qui figure dans l'annexe de cette recommandation (texte complet sur le site de la CEMT www.cemt.org/online/council/indexfr.htm) :

" Dans le cadre général des plans d'action dont conviennent les Gouvernements, l'accord de partenariat offre aux entreprises de transport intermodal, aux compagnies de chemin de fer, aux commissionnaires de transport, aux autorités responsables des infrastructures ferroviaires, aux exploitants de terminaux, aux autorités de contrôle des frontières et autres acteurs du transport intermodal, un point de départ pour conclure des arrangements de coopération afin d'améliorer la compétitivité des services de transport international intermodal sur certaines lignes.

L'accord de partenariat a pour objet de définir clairement les responsabilités et les normes de performance des divers acteurs du transport intermodal. Ils rendent aussi plus transparents leurs rôles respectifs. La forme et les dispositions détaillées d'un accord de partenariat et le choix des autorités qui les préparent et les concluent sont à la discrétion des parties."

INVITE toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, en particulier celles qui collaborent déjà étroitement avec le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE ONU du transport intermodal et de la logistique, comme la Commission Européenne (CE), le Comité de l'Organisation de Coopération des Chemins de fer (OSJD), l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF), l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), l'Union Internationale des compagnies de transport combiné Route/Rail (UIRR), l'Association Intermodale Européenne (EIA), le Groupement Européen du Transport Combiné (GETC), le Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport (CLECAT), l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), pour aider les Gouvernements membres de la CEMT et de la CEE ONU ainsi que le secteur privé s'occupant de transport intermodal à appliquer cette recommandation ;

RECOMMANDE ÉGALEMENT que tous les Gouvernements membres de la CEMT et de la CEE-ONU et en particulier les Parties contractantes à l'Accord AGTC évaluent à intervalles réguliers l'application de cette recommandation sur le réseau de chemin de fer sur leur territoire ;

DEMANDE que, en ce qui concerne cette recommandation, le Groupe de travail conjoint CEMT/CEE ONU du transport intermodal et de la logistique continue à vérifier l'évolution de ce secteur des transports et fasse rapport, périodiquement, sur l'état d'application de cette recommandation.

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

AUTRES ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2005

Mise en œuvre des stratégies pour le transport urbain durable au Japon et dans les autres pays d'Asie et du Pacifique

Atelier, 2-3 mars 2005 - Tokyo

En organisant les 2 et 3 mars 2005 à Tokyo un atelier sur "La mise en œuvre des politiques de transport urbain durable au Japon et dans les autres pays d'Asie et du Pacifique", la CEMT a tenu sa première manifestation au Japon en 53 ans.

Organisé sous l'égide du Ministère japonais du territoire, de l'infrastructure et des transports, l'atelier est venu compléter la série de trois manifestations – défini dans le projet CEMT sur la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable – qui a conduit la CEMT à Moscou en 2004 et à Washington D.C. en 2003. Ces ateliers, visant à examiner comment dans différents pays les cadres institutionnels et politiques influent sur la mise en œuvre des politiques de transport urbain intégrées, ont apporté une contribution importante à l'élaboration du rapport final "Projet CEMT sur la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable - Aller de l'avant".

Lors de cet atelier, certaines présentations ont mis l'accent sur le système de transport public au Japon en soulignant l'impact de la dérégulation sur la demande et l'offre de transport public. L'impact de l'utilisation des technologies de l'information sur l'amélioration du transport urbain, l'accessibilité des transports au Japon, et la sûreté dans le transport public ont également été abordés.

Les autres présentations ont porté sur les différents aspects de la mise en œuvre des plans de mobilité des entreprises, du co-voiturage et de la tarification routière de congestion à Singapour ; d'autres contributions ont également été reçues de Hong Kong, de la Corée et de l'Australie.

Tous les documents de cet atelier - ainsi que les documents des autres ateliers et différentes informations sur le travail de la CEMT concernant le transport urbain - sont disponibles sur le site web de la conférence :

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



Le vice-Président Hora



J. Short, Secrétaire général de la CEMT

La gestion de la demande de pétrole dans les transports

Atelier AIE-CEMT, 7-8 mars 2005 - Paris

L'atelier sur *La gestion de la demande de pétrole dans les transports* avait pour objet d'examiner des stratégies de gestion de la demande de pétrole en prenant deux horizons temporels, à savoir une crise fictive des approvisionnements à court terme ('gestion d'urgence') et dans dix ans (moyen terme).

L'analyse récente des Perspectives énergétiques mondiales de l'AIE prévoit une progression de la demande mondiale de pétrole d'environ 60% entre 2002 et 2030 (environ 25% dans les pays de l'OCDE). La quasi-totalité de l'accroissement dans la zone de l'OCDE, et plus de la moitié de l'accroissement dans les pays hors OCDE seront imputables au secteur des transports. A court terme, la consommation de pétrole devrait augmenter de façon régulière, ce qui augmentera les tensions sur les marchés pétroliers et les risques de déficits d'approvisionnement. Il importera donc de plus en plus d'avoir une bonne compréhension de la demande dans les transports et de mettre en oeuvre des mesures de gestion de la demande, pour les politiques tant de sécurité énergétique que de lutte contre le changement climatique. La coopération entre la CEMT et l'AIE crée d'importantes synergies, et l'un des objectifs de l'Atelier était de faire un tour d'horizon des travaux conjoints futurs qui pourraient être nécessaires. Les participants ont également examiné les résultats de la collaboration récente entre les deux organisations qui s'est concrétisée par la publication de l'ouvrage *Making Cars More Fuel Efficient: Technology and Policies for Real Improvements on the Road* ainsi qu'un projet de rapport de l'AIE intitulé *Saving Oil in a Hurry*.

Le principal enseignement de la "crise du pétrole" au Royaume-Uni en 2000 a été la nécessité d'un accord préalable entre toutes les parties intéressées concernant le moment de l'intervention et ses modalités face à une pénurie. A cette fin, un Protocole d'accord a depuis été signé par le Gouvernement, l'industrie pétrolière et la police. Le Protocole définit une panoplie de mesures pouvant être utilisées pour répondre aux différents types de crises et il fixe des valeurs seuils conduisant à une sévèrisation progressive des mesures d'intervention.

Les participants à l'Atelier ont également passé en revue les réponses gouvernementales aux pénuries d'électricité qui se sont manifestées il y a peu de temps, dans la mesure où l'on manque d'expériences récentes de gestion des pénuries de pétrole. Les expériences de la Nouvelle-Zélande montrent qu'une gestion efficace des médias peut être obtenue en utilisant un porte-parole unique nommé et mandaté à la fois par les pouvoirs publics et l'industrie. Cela peut aider à cantonner le débat dans les médias sur le terrain de la gestion de la pénurie, et éviter que la politique ne prenne le dessus avant la fin de la crise. Il est apparu que les campagnes auprès du public (demandant à la population d'éviter de gaspiller) étaient plus rapides et plus efficaces que des mesures plus sophistiquées de gestion de la demande. Mêmes de simples tentatives pour accélérer la mise en oeuvre de mesures existantes se sont heurtées à des difficultés. L'expérience californienne démontre le potentiel de l'utilisation d'une situation de crise comme tremplin pour modifier les attitudes à l'égard des économies d'énergie à moyen et long termes.

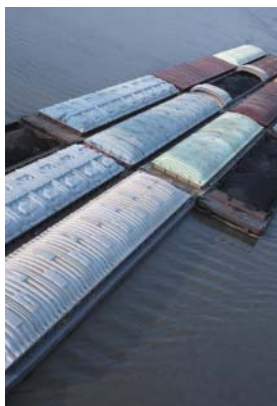
De futures étapes ont été identifiées pour les activités de l'AIE/CEMT de même que pour les gouvernements nationaux. Pour l'AIE et la CEMT, l'une des priorités est d'accentuer les efforts pour quantifier de façon systématique les économies potentielles de pétrole et de CO₂ grâce aux mesures envisageables à court et moyen termes, ainsi que leurs coûts et bénéfices. La CEMT fera rapport à ce sujet aux Ministres en 2006.

Un certain nombre d'autres éléments ont été mis en évidence :

- Il faut prêter davantage d'attention aux transports aérien et maritime, et aux possibilités de réductions à court terme dans ces secteurs.
- Davantage d'efforts doivent être entrepris pour identifier des politiques novatrices et à faible coût. Il faut un meilleur partage de l'information entre les pays et entre les organismes au plan national. Cet Atelier est apparu comme un exemple utile de ce type d'effort.
- Il importe d'adresser un message clair aux Ministres de l'AIE et aux autres décideurs sur le fait qu'il est possible de faire davantage dans les transports, le plus souvent avec un coût relativement bas, pour améliorer la sécurité des approvisionnement pétroliers. La recherche permanente de gains d'efficience énergétique dans les véhicules (y compris pour les véhicules en circulation) et l'adoption accélérée de biocarburants à faible coût dans le monde en développement semblent des domaines particulièrement prometteurs.

Des informations complètes sur l'Atelier, et notamment les présentations, peuvent être obtenues à l'adresse suivante :

www.iea.org/textbase/work/workshopdetail.asp?WS_ID=210



Task Force pour l'Europe du Sud-Est

Réunion, 11 mars 2005 - Cavtat, Croatie

Contexte

Suite à l'adhésion de dix nouveaux pays à l'Union Européenne, la CEMT a réorganisé ses activités relatives à l'intégration. Le Groupe sur l'Intégration a en effet atteint un grand nombre de ses objectifs et il a été convenu qu'une façon de progresser consisterait à adopter une approche plus régionale. A la session ministérielle de Ljubljana, les Ministres des pays de l'Europe du Sud-Est se sont félicités de cette approche et ont appuyé la création par la CEMT d'une Task Force chargée de traiter les problèmes spécifiques à cette région.

Une première réunion de cette Task Force a eu lieu le 11 mars 2005 à Cavtat à l'aimable invitation du gouvernement croate pour explorer les domaines dans lesquels la CEMT pourrait apporter une contribution utile. La réunion a passé en revue une liste de domaines de coopération possibles et examiné un document décrivant les principales initiatives internationales dans la région.

Thèmes des discussions

Les discussions ont porté sur les domaines pour lesquels la CEMT pouvait apporter une valeur ajoutée et fournir une aide à la région. Les sujets ainsi discutés ont été les suivants :

- Inventaire des différentes initiatives prises dans la région.
- Questions relatives aux infrastructures.
- Chemins de fer.
- Problèmes généraux de franchissement des frontières.
- Accès au marché du transport routier.
- Sécurité routière.
- Transport urbain.



Un certain nombre d'autres points ont également été examinés :

- Transport combiné, y compris le transport maritime à courte distance.
- Tarification et redevances pour l'utilisation des infrastructures.
- Sûreté du transport.

Priorités

La réunion de Cavtat a permis de fixer les priorités suivantes pour les travaux de la Task Force :

- L'information relative aux activités menées dans la région sera mise à jour régulièrement.
- Pour ce qui est des infrastructures, la CEMT suivra les activités menées dans le Groupe à haut niveau de l'Union Européenne et dans le Groupe de direction Infrastructures (ISG).
- Une priorité nette a été fixée en faveur des travaux sur les chemins de fer. Un séminaire spécifique sera organisé sur un thème qui reste à fixer. La Bulgarie s'est proposée pour accueillir une manifestation de ce type.
- La question de l'accès au marché du transport routier sera suivie en recueillant l'information nécessaire auprès des pays, en particulier celle relative aux accords et dispositions existants et aux problèmes rencontrés, et en recherchant les causes des problèmes.

Les structures et les méthodes de travail de la Task Force seront souples et non figées. Elle s'appuiera sur les points de contact désignés dans les pays de la région. La Task Force permettra de diffuser l'information sur les actions menées par les groupes de travail de la CEMT. Elle permettra aussi à ces groupes de travail de se saisir de questions spécifiques qui intéressent la région.

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



Renforcer le transport par voies navigables : Aller de l'avant par la coopération paneuropéenne

Atelier, 22-23 septembre 2005 - Paris



Organisé conjointement par la CEMT, la CEE-ONU, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission du Danube, un atelier intitulé "Renforcer le transport par voies navigables : aller de l'avant par la coopération paneuropéenne" a eu lieu à Paris les 22 et 23 septembre 2005.

Le but de cet atelier qui s'adressait à la fois aux décideurs publics et privés s'occupant des problèmes institutionnels et professionnels du transport par voies navigables était de préparer la prochaine conférence paneuropéenne qui aura lieu en septembre 2006 à Bucarest. Cette Conférence fera le point sur la mise en application de la Déclaration adoptée lors de la précédente Conférence paneuropéenne à Rotterdam en 2001, en identifiant les progrès accomplis depuis cette manifestation ainsi que les problèmes subsistants. Sur la base de ce constat, elle sera appelée

à décider des actions encore nécessaires pour atteindre l'objectif premier de la Déclaration de Rotterdam : le renforcement du transport par voies navigables au niveau paneuropéen.

L'atelier a été structuré autour de trois sessions thématiques animées par des panels de rapporteurs. Ces sessions étaient consacrées respectivement aux sujets suivants :

- Le développement du marché du transport par voies navigables dans un contexte paneuropéen ; cette session a fait le point sur l'évolution des marchés de l'UE, du Rhin, du Danube ainsi que des marchés russe et ukrainien, et a mis en évidence les problèmes spécifiques qui se posent sur ces marchés.
- Les conditions équitables de concurrence ; les discussions ont porté notamment sur l'accès au marché, l'harmonisation de la législation sociale, technique et environnementale, l'intégration du marché du travail au niveau paneuropéen, la tarification de l'usage des infrastructures.
- Le développement des infrastructures et l'environnement ; consacrée principalement à l'examen du rapport récent de la CEMT sur les voies navigables et la protection de l'environnement, cette session a porté notamment sur les conséquences sur

l'environnement du développement des voies navigables, l'examen des bonnes pratiques existant en la matière, la prise en compte de l'environnement dans l'évaluation des projets concernant les voies navigables ainsi que la définition d'une approche possible pour assurer le développement durable des voies navigables sur le plan de l'environnement et du point de vue financier.

La séance de clôture centrée sur l'examen des actions politiques encore nécessaires pour renforcer le transport par voies navigables, a permis de dégager un certain nombre d'éléments susceptibles d'être intégrés dans la Déclaration qui pourrait être adoptée à l'issue de la Conférence de Bucarest.

Un rapport présentant un résumé des discussions ainsi que les conclusions de l'atelier, est dès à présent disponible. Tout comme les autres documents présentés lors de l'atelier, ce rapport peut être consulté sur le site de la CEMT. Une publication reprenant l'ensemble des communications de l'atelier a été éditée en 2006 (Renforcer le transport par voies navigables : Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne, ISBN 92-821-1356-6).

www.cemt.org/online/Water05/index.htm

Faciliter les services réguliers internationaux par autobus et autocar en Europe

Forum, 21 octobre 2005 - Courtrai, Belgique

Le Forum tenu à Courtrai (Belgique) le 21 octobre 2005, qui a été organisé par l'IRU en collaboration avec le Secrétariat de la CEMT, a ménagé l'occasion de prendre connaissance d'un aperçu préliminaire de la situation actuelle des services réguliers internationaux assurés par autobus et par autocar en Europe.

Deux grands domaines d'action ont été mis en évidence :

- La définition d'un cadre réglementaire plus explicite pour ces activités.
- L'amélioration de la sûreté et de la sécurité du transport.

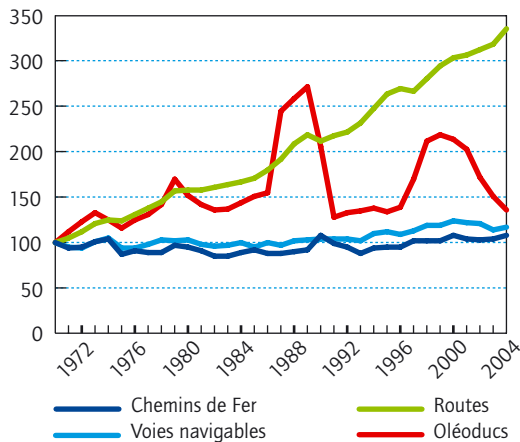
L'idée selon laquelle il conviendrait d'examiner les possibilités d'établir un accord multilatéral relatif aux services réguliers internationaux par autobus et par autocar, a été avancée, ce qui revient à dire que les organisations, en étroite coopération aux niveaux gouvernemental et professionnel, s'efforceront, pour reprendre les termes de l'IRU, de "travailler ensemble à un avenir meilleur".

www.cemt.org/online/proceedfr.htm

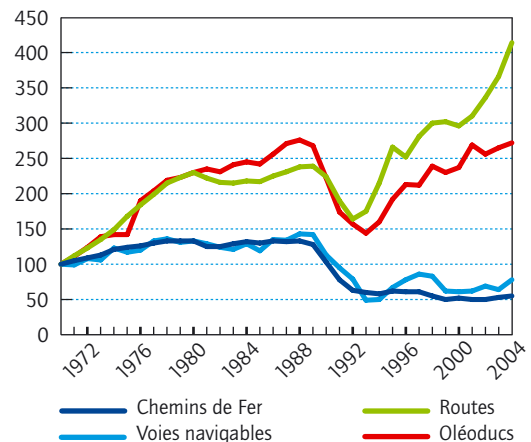
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

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 *Évolution des transports 1970-2004* comportant à la fois les données clés et une analyse succincte des dernières tendances.

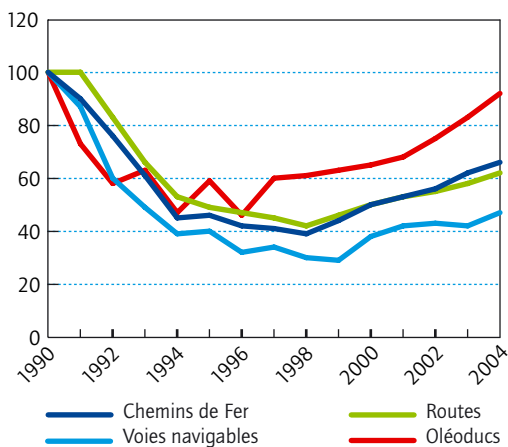
Transports de marchandises en Europe de l'Ouest
1970 = 100



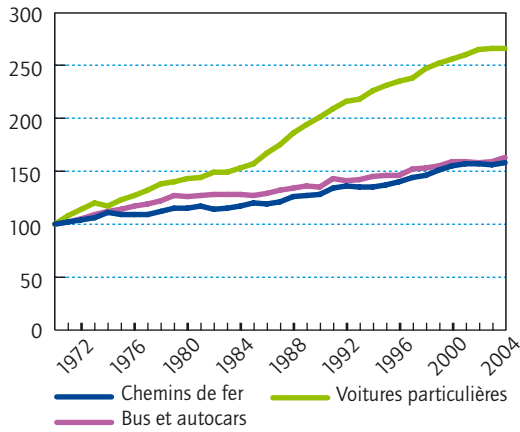
Transports de marchandises en Europe Orientale et Pays Baltes
1970 = 100



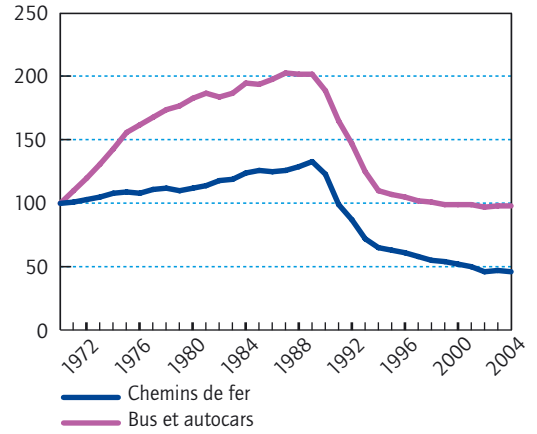
Transport de marchandises dans les pays CEI
1990 = 100



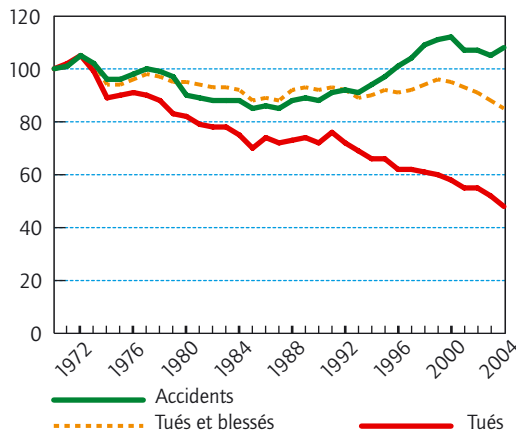
Transport de voyageurs en Europe de l'Ouest, 1970 = 100



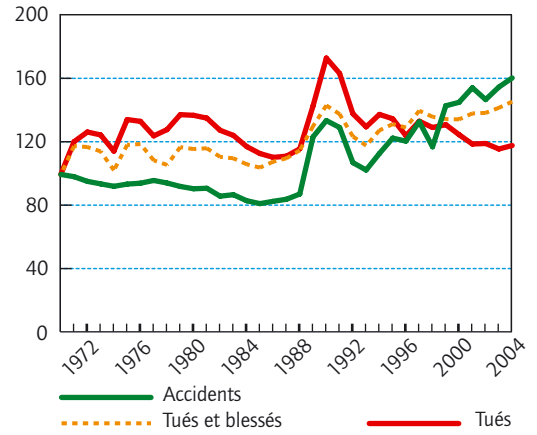
Transport de voyageurs en Europe Orientale et Pays Baltes, 1970 = 100



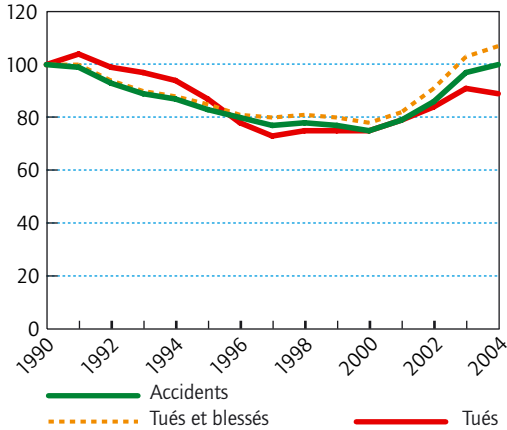
Accidents de la route en Europe de l'Ouest, 1970 = 100



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



Accidents de la route dans les pays CEI, 1990 = 100



INSTANCES DE TRAVAIL DE LA CEMT EN 2005

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)	A décider	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 2005

Groupe à haut niveau sur l'orientation future de la CEMT

Lors de sa 89ème session organisée à Moscou, le Conseil des Ministres a estimé qu'il convenait de transformer la CEMT en un Forum international attrayant et largement reconnu susceptible de favoriser la compréhension de l'importance des transports en tant que facteur économique essentiel, tout en préservant et en développant les atouts actuels de la Conférence en matière de politiques et de recherche. Ce forum devrait traiter de tous les modes de transport tout en prenant en compte le rôle joué dans le même domaine d'activité par d'autres organisations. A cette occasion les Ministres ont adopté une Déclaration sur les futures orientations de la CEMT [CEMT/CM(2005)7] qui :

préconise la mise en place d'un "groupe de haut niveau composé d'un nombre limité mais représentatif de personnes mandatées par les Ministres, [...] chargé d'élaborer des propositions [...] pour la création d'un forum ministériel international et les réformes structurelles destinées à assurer l'efficacité de l'organisation ainsi transformée" ;

et demande "que ces propositions [...] soient soumises pour décision à la session du Conseil qui aura lieu à Dublin en 2006".

Le 23 juin 2005, le Bureau élargi du Comité des Suppléants est convenu des dispositions à prendre pour mettre en place le Groupe à haut niveau. Ces dispositions concernaient le mandat, la méthode de travail et la composition du Groupe.

Le Groupe ainsi constitué comprenait des représentants à haut niveau de 15 pays Membres et 4 pays Associés. Il était présidé par Simon Webb (Royaume Uni) et comptait deux Vice-présidents (Roel Gans, Pays-Bas, et Alexander Misharin, Russie). Ce groupe s'est réuni à deux reprises en 2005 le 13 septembre et le 7 décembre. Il a également consulté les Présidents des différentes instances de travail de la CEMT notamment lors d'une réunion organisée le 21 novembre 2005, et a rendu compte de l'état d'avancement de ses travaux au Comité des Suppléants.

Lors de ses deux réunions, le Groupe s'est notamment penché sur les sujets suivants :

- Les objectifs et les activités de l'organisation.
- La dimension européenne de l'organisation.
- La composition de l'organisation.
- Les structures de l'organisation : Forum et structures d'appui.
- L'organisation des sessions ministérielles.

- Le financement.
- Le développement d'une stratégie de communication.

Il est d'ores et déjà parvenu aux conclusions suivantes :

La CEMT doit s'engager dans un processus visant à transformer cette instance internationale en une organisation plus globale de dimension mondiale avec la mise en place d'un véritable Forum international des transports. La CEMT doit devenir une plateforme mondiale où les pays européens rencontreront les pays non européens. Elle doit être avant tout un lieu de discussion et de prénégociation à vocation stratégique et non technique tout en étant axée sur l'analyse des tendances, la mise en commun du savoir faire et le dialogue entre décideurs. Il s'agit là d'un objectif fort et sans doute particulièrement ambitieux mais vital pour l'avenir de la CEMT.

Une certaine dimension européenne devrait cependant être maintenue afin que puissent continuer à être traités certains sujets purement européens tels que le contingent multilatéral ou la mise en place d'un marché paneuropéen des transports. Avec le temps, les sujets exclusivement européens devraient cependant voir leur champ se réduire soit du fait de l'élargissement de l'Union européenne, soit en raison de la mondialisation croissante des problèmes.

La réunion annuelle du Forum international des transports, avec pour élément central la session des Ministres, doit constituer, de l'avis de tous, l'instrument clé pour atteindre l'objectif visé de transformation de la CEMT.

Le processus visant à la création du Forum pourrait se traduire dans un premier temps par l'ouverture de la session ministérielle :

- Aux pays non européens non seulement membres de l'OCDE mais aussi partenaires économiques majeurs de l'Europe (Chine, Inde, Brésil).
- À des intervenants extérieurs, décideurs de haut niveau, représentants des milieux sociaux ou d'organisations non gouvernementales, ou personnalités du monde de la recherche ou du secteur des médias.

La session ministérielle devrait être focalisée sur un sujet unique de dimension mondiale et stratégique. Ce sujet devrait être choisi de façon à avoir une large audience auprès du public. L'ordre du jour pourrait être complété éventuellement au dernier moment par un sujet d'actualité brûlante qui ne ferait l'objet que d'une préparation préalable minimum.

La réunion ministérielle serait axée sur des discussions à haut niveau sans devoir nécessairement aboutir à des décisions et n'aurait pas vocation à être une instance décisionnelle et ce d'autant plus que pour garantir des débats animés, les sujets choisis devraient être controversés ; afin de faciliter les discussions, les sessions devraient être aussi peu formelles que possibles et ne pas donner lieu à un compte rendu détaillé.

Le développement d'une stratégie de communication permettant de susciter l'intérêt des médias et par delà du public a été reconnu comme indispensable pour assurer le succès du redéploiement de la CEMT.

Il est prévu que le Groupe à haut niveau finalise son rapport lors d'une nouvelle réunion au début de l'année 2006 et prépare un projet de Déclaration. Après approbation par le Comité des Suppléants ces documents devraient être présentés pour adoption au Conseil des Ministres de Dublin en mai 2006. Si tel était le cas, une profonde réforme de la CEMT serait ainsi décidée.

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

Accès et inclusion

En 2005, un certain nombre de pays de la CEMT - France, Royaume-Uni et Irlande en particulier - ont développé un appareil législatif important, démontrant ainsi que les gouvernements nationaux reconnaissent de plus en plus la nécessité d'améliorer l'accessibilité de leurs transports.

Au sein du groupe de travail de la CEMT sur l'accès et l'inclusion, plusieurs phases importantes de travaux ont été soit lancées, soit menées à leur terme.

Premièrement, le **Guide de bonnes pratiques sur l'amélioration de l'accès au transport pour tous** qui actualise la publication CEMT de 1999 "*Améliorer le transport pour les personnes à mobilité réduite : un guide de bonnes pratiques*" a été présenté aux Ministres de la CEMT lors de leur Conseil de Dublin en mai 2006. Le guide offre des lignes directrices dans de nombreux domaines du transport accessible, notamment l'accès à l'information au voyageur, l'environnement routier et piétonnier, les infrastructures de transport, les véhicules, les services de transport nouveaux et innovants et le rôle des gouvernements.

Deuxièmement, la CEMT a commencé une étude sur **l'amélioration de l'accessibilité des transports pour les personnes atteintes de déficiences intellectuelles et de troubles mentaux**. Ce domaine ayant été quelque peu délaissé à ce jour, en matière de politique et de recherche des transports, le Groupe sur l'accès et l'inclusion l'a désigné comme prioritaire dans son programme de travail en cours.

Cette étude qui devrait s'achever courant 2006, s'emploiera à mieux comprendre comment les besoins liés aux personnes présentant ces handicaps sont (ou ne sont pas, selon les cas), pris en compte dans la planification, la politique et la pratique des transports.

Améliorer l'accessibilité des taxis

Une importante étude "Améliorer l'accessibilité des taxis" a démarré en juin 2005 en coopération avec l'Union internationale des transports routiers (IRU). Ce travail fait suite à la publication conjointe publiée par la CEMT et l'IRU en 2001 sur Les aspects économiques de

l'accessibilité des taxis et souligne l'importance de la conception des véhicules destinés à être utilisés comme taxis.

Une Task Force conjointe CEMT-IRU formée de représentants des gouvernements et de l'industrie des taxis a été créée pour le suivi de ce travail qui, pour une grande part, consiste en un dialogue avec les constructeurs automobiles sur les différents aspects relatifs à la conception des véhicules. Un premier séminaire avec les représentants de l'industrie automobile s'est tenu en octobre 2005. Un second séminaire est prévu en janvier 2006.

Cette étude devrait être achevée en 2006.

L'accessibilité en Espagne

Le 7 octobre 2005, un séminaire sur "*La politique et les actions pour l'accessibilité des transports en Espagne*" a eu lieu à Barcelone. Organisé en parallèle à la réunion du Groupe de travail CEMT sur l'accès et l'inclusion, le séminaire a été reçu par le CEAPAT, le Centre espagnol pour l'autonomie des personnes et l'assistance technique sous les auspices du Ministère du travail et des affaires sociales.

Les interventions durant le séminaire ont démontré comment en Espagne, les autorités et les opérateurs de bus et de tramways à Barcelone, ainsi que le métro de Madrid, les trains régionaux et les taxis transforment en actions l'engagement pris d'améliorer l'accessibilité, selon la loi nationale pour l'égalité des chances, la non discrimination et l'accessibilité universelle ainsi que d'autres lois espagnoles de 2003.

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

Lutte contre la délinquance, la fraude et le terrorisme dans les transports

Quatre années de travail portant sur l'amélioration de la sûreté et de la lutte contre le terrorisme ont abouti à l'adoption de deux déclarations ministérielles sur le sujet, à Bucarest en 2002 et à Ljubljana en 2004 ainsi qu'à la publication conjointe CEMT-OCDE sur "*La sûreté du transport intermodal de conteneurs*". Depuis, la CEMT a plus particulièrement travaillé en 2005 dans un domaine plus "traditionnel", celui de la délinquance dans les transports, à savoir les attaques de conducteurs de poids lourds.

Le Groupe de travail CEMT sur la lutte contre la délinquance, la fraude et le terrorisme dans les transports ainsi que le Comité des Suppléants de la CEMT ont déclaré que ce sujet était une priorité croissante pour les gouvernements au niveau national. Pour cette raison, la CEMT et l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont lancé en juin 2005 une étude conjointe sur **Les attaques de conducteurs de poids lourds en transport international**.

Considérant certains indices qui démontreraient que ce type d'agressions est en augmentation à travers l'Europe, l'étude essaie de constater l'étendue du problème, d'identifier les tendances et les différents schémas d'attaques des conducteurs ainsi que les raisons, les

méthodes et les lieux de ces attaques. L'étude va également chercher à identifier des méthodes préventives ainsi que des questions relatives aux aspects légaux, de santé et de sécurité pour les conducteurs et les directeurs d'entreprises de transport.

La réalisation de ce projet a pris appui en 2005 sur deux enquêtes de grande ampleur : un questionnaire électronique sur l'expérience des conducteurs et des directeurs d'entreprises de transport ; et un questionnaire destiné à obtenir des informations provenant des autorités législatives sur le contexte législatif et réglementaire national relatif à ce problème. De plus, des entretiens face-à-face ont été réalisés auprès des conducteurs de véhicules en transport routier international sur quatre sites : à la frontière Allemagne/Pologne, au Royaume Uni, en Hongrie près de Budapest et dans les environs de Turin en Italie.

Il est prévu de soumettre cette étude pour examen au Groupe de travail CEMT en vue de son achèvement en 2006.

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

Aspects fiscaux et financiers des transports

En 2005, le travail a porté principalement sur la préparation pour les Ministres, des recommandations sur **L'élimination progressive des taxes et redevances discriminatoires frappant le transport routier international** (voir section sur les documents principaux approuvés par les Ministres). Ceci comprend la mise à jour et l'amélioration de la **base de données sur les taxes dans les transports routiers** www.cemt.org/topics/taxes/AnnexB3e.xls

Le Groupe a également préparé une **Réaffirmation de la position de principe de la CEMT sur la politique de tarification routière** www.cemt.org/topics/taxes/ECMTRoadChargingPolicyfr.pdf dont les conclusions étaient les suivantes :

La tarification de l'usage du réseau routier doit être bien pensée. Des structures et des niveaux de taxation inadaptés risquent d'entraîner des pertes économiques qui peuvent être évitées. L'application de redevances élevées sur des tronçons non encombrés du réseau risque d'asphyxier les échanges et l'activité économique. En revanche, faute d'une taxation de la congestion sur les tronçons surfréquentés du réseau, l'économie sera freinée par des retards et des perturbations dans les transports routiers, au point que les investissements dans l'accroissement de la capacité routière pourraient se révéler vains. Une stratégie de tarification judicieuse doit s'articuler sur les deux principaux éléments suivants :

- Pour que la tarification routière soit efficace, les droits d'usage du réseau (péages et redevances kilométriques en combinaison avec les accises sur les carburants) devraient être calculés en fonction des coûts marginaux sociaux, y compris les coûts de congestion et les coûts des dommages causés à l'environnement. Une tarification de ce type a pour objectif de fixer les droits d'usage au plus près des coûts réels d'utilisation de la route. Tel doit être l'objectif principal de la politique fiscale dans le secteur des transports à long terme.

- L'efficience dans l'utilisation du réseau existant n'est pas cependant le seul facteur à prendre en considération. Certains gouvernements prennent la décision politique de financer une grande part de leurs dépenses en infrastructures par des redevances d'utilisation plutôt qu'à travers le budget général de l'État. Ceci engendre des redevances plus élevées sur les tronçons non encombrés du réseau routier. Afin d'atteindre un niveau de couverture des coûts supérieur aux recettes découlant d'une tarification efficiente, la démarche comportant le moins d'effets nuisibles du point de vue économique consiste à opter pour des prélèvements fixes supplémentaires - taxes annuelles au titre de la possession d'un véhicule ou taxes périodiques fixes d'accès au réseau.

Les politiques de couverture des coûts varient selon les pays. C'est pourquoi il faut prévoir une certaine latitude dans l'application des redevances fixes. L'Union européenne a néanmoins adopté un taux minimum pour la taxation des véhicules, afin d'éviter la concurrence fiscale entre les pays. Il pourrait s'avérer utile d'étendre la zone d'application géographique du taux minimum. Il n'est toutefois pas approprié de substituer des redevances de transit sur les véhicules immatriculés à l'étranger aux taxes nationales sur les véhicules, en raison de la discrimination que ces redevances peuvent entraîner. Si l'on juge important que le trafic international contribue à la couverture des coûts, il faudra miser davantage sur des redevances fondées sur la territorialité, notamment les redevances kilométriques perçues par voie électronique, les péages ou les redevances de type Eurovignette, accompagnées de réductions compensatoires des redevances fixes nationales. Il y a tout lieu de croire que cette mesure est compatible avec la réforme de la taxation des transports visant l'efficience, surtout si les redevances kilométriques ou les péages sont différenciés en fonction du degré de congestion.

Les politiques adoptées au sein de l'Union européenne auront une influence décisive sur l'efficience des transports dans toute la région de la CEMT. Il importe par conséquent :

- Comme prévu dans les modifications de la Directive "Eurovignette" adoptées par le Conseil de l'UE réuni le 21 avril 2005, de réexaminer le plafonnement des droits d'usage du point de vue de l'efficience.
- Dans une perspective plus lointaine, de fonder les redevances sur le coût marginal social à court terme plutôt que sur les dépenses, tandis que les administrations nationales devraient être libres de différencier les taxes et redevances de manière à répercuter les coûts supportés au niveau local, surtout en ce qui concerne la congestion.
- D'élaborer des lignes directrices ainsi que de valeurs implicites pour l'évaluation des coûts dont le calcul n'est pas aisé pour les administrations locales et nationales ; ceci faciliterait grandement la mise en oeuvre d'une politique commune, efficiente de tarification routière.

Intégration des nouveaux Pays Membres

Suite à l'adhésion de dix nouveaux pays à l'Union Européenne, la CEMT a réorganisé ses activités relatives à l'intégration. Le Groupe sur l'Intégration des nouveaux pays membres ayant atteint un grand nombre de ses objectifs, de nouvelles dispositions étaient nécessaires pour offrir de nouvelles opportunités aux pays qui ne font pas partie de l'Union.

À la suite de l'adoption du nouveau programme de travail, il avait été convenu qu'une façon de progresser consisterait à adopter une approche plus régionale et qu'il convenait à cette fin de remplacer le Groupe sur l'Intégration par des Task Forces qui présentent l'avantage d'avoir des méthodes de travail beaucoup plus flexibles. A la session ministérielle de Ljubljana, les Ministres des pays de l'Europe du Sud-Est se sont félicités de cette approche et ont appuyé la création par la CEMT d'une Task Force chargée de traiter les problèmes spécifiques à cette région.

Cette Task Force sur l'Europe du Sud-Est a tenu sa première réunion le 11 mars 2005 à Cavtat à l'aimable invitation du gouvernement croate. Cette réunion consacrée à l'examen des domaines dans lesquels la CEMT pourrait apporter une contribution utile, fait l'objet de plus amples développements dans la section de ce Rapport Annuel consacrée aux "Autres événements majeurs en 2005".

Dans le cadre de la préparation de cette réunion, le Secrétariat a établi un document qui dresse un inventaire des principales initiatives internationales dans la région du Sud-Est de l'Europe. Ce document décrit les différents programmes, initiatives et/ou institutions qui s'occupent du secteur du transport dans le Sud-Est de l'Europe. Pour chacun d'eux il précise les pays concernés, les organisations apportant leur aide, le contenu de ces initiatives et les liens avec d'autres projets. Il est prévu d'actualiser ce document de manière régulière.

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

Transport intermodal et logistique

En mai 2005, les résultats du séminaire sur "Intermodalité Europe-Asie : Pertinence et Potentiel" qui a eu lieu à Kiev en Ukraine, les 27 et 28 septembre 2004, ont été présentés au Conseil des Ministres (voir section sur les documents principaux approuvés par les Ministres).

Les Ministres ont marqué leur accord avec le plan d'action proposé pour promouvoir le transport intermodal sur les relations Europe-Asie.

Le Conseil des Ministres a aussi adopté toute une série de recommandations relatives à l'utilisation de plans d'action et d'accords de partenariat "types" concernant le transport intermodal. Ces plans d'action et ces accords de partenariat offrent aux gouvernements et à tous les acteurs du secteur une base convenue pour renforcer la coopération afin d'améliorer les services de transport international intermodal.

Outre le fait de promouvoir et mettre en oeuvre ces plans d'action, le Groupe conjoint CEMT-CEE/ONU sur le Transport Intermodal et de la Logistique concentre à présent ses travaux sur les effets de la libéralisation du marché ferroviaire sur le développement du transport combiné:

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

Chemins de fer

Le travail concernant les chemins de fer a porté principalement sur la préparation du rapport **Réforme ferroviaire et tarification de l'usage des infrastructures** pour le Conseil des Ministres de Moscou (voir section sur les documents principaux approuvés par les Ministres).

Une mise à jour de la réforme de la réglementation des Chemins de fer en Russie a également été préparée pour le Conseil de Moscou (voir www.cemt.org/topics/rail/RusRailSumf.pdf). Il est impératif et urgent de poursuivre les réformes du programme adopté en 2001. La mutation profonde que les chemins de fer ont vécue pendant ces trois dernières années a été remarquablement rapide et produit des résultats positifs déjà perceptibles en termes d'investissement, de productivité et de trafic. Il est probablement plus risqué de retarder les réformes que de les faire avancer résolument. Compte tenu de la rapidité du développement économique de la Russie, il pourrait être très préjudiciable tant aux chemins de fer qu'à l'économie nationale de laisser la réforme des chemins de fer prendre du retard. Il faudrait commencer le plus rapidement possible l'exercice de planification et d'analyse nécessaire aux phases suivantes de la réforme et, dans l'immédiat, trouver réponse aux questions suivantes :

- Dans quelles parties de la Russie et pour quelles catégories de marchandises est-il besoin d'une concurrence intraferroviaire (plutôt qu'entre le rail et la route) ?
- Le tarif actuel (10 - 01) encourage ou décourage-t-il l'entrée en scène de nouveaux transporteurs généralistes et la transformation des transporteurs pour compte propre titulaires d'une licence en entreprises prêtes à contester tous les types de trafic ordinaire à RZD ? Assure-t-il aux transporteurs de marchandises par chemin de fer une souplesse tarifaire suffisante pour contester le transport de marchandises de haute valeur aux transporteurs routiers ?
- Y aura-t-il concurrence entre lignes en Russie d'Europe ? Dans l'affirmative, comment les chemins de fer doivent-ils être divisés et restructuré ? Quelles sont les données nécessaires à la conception d'un système de concurrence intraferroviaire minimisant le besoin d'intervention du pouvoir réglementaire ? La concurrence s'exercera-t-elle entre des lignes parallèles, en des lieux desservis par tous les concurrents ou sous ces deux formes à la fois ?

RZD doit se préparer aux phases suivantes de la réforme en analysant les différentes options possibles, mais il ne peut être attendu d'elle qu'elle pilote le processus d'ouverture à la concurrence, une mission que l'Etat et ses organes régulateurs sont seuls à pouvoir assumer. RZD doit avant toute autre chose adapter ses méthodes d'analyse des coûts au fonctionnement d'un système de marché.

Il serait utile de clarifier le rôle que le ministère des transports, le ministère du développement économique et du commerce, le service fédéral de la politique antimonopoles et le service fédéral des tarifs seront appelés à jouer dans l'organisation des réformes qui visent à introduire la concurrence sur les marchés du rail et d'identifier l'agent qui dirigera cette réforme-clé.

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

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 dans un document adopté par le Conseil des Ministres de Ljubljana en mai 2004. Le Groupe s'efforce de suivre les progrès réalisés au niveau national et de maintenir une certaine cohérence dans l'objectif poursuivi. Un rapport à mi-parcours devrait être présenté en 2006 au Conseil des Ministres à Dublin.
- Suivi les conditions d'application dans les différents pays des Recommandations clés de la CEMT en matière de sécurité routière. Ces recommandations clés feront prochainement l'objet d'une publication.

En outre, une étude réalisée par des pairs sur la politique de sécurité routière de la Fédération de Russie a également été terminée et devrait donner lieu à une prochaine publication. L'équipe d'évaluation en Russie était composée d'experts de la CEMT, de la Banque Mondiale et l'Organisation Mondiale de la Santé, représentant l'Autriche, La Finlande, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

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

Transport routier

Le Groupe sur le transport routier a poursuivi les actions entreprises sur les aspects sociaux 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).

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

Il a élargi le champ de ses activités dans ce domaine en examinant les conditions d'accès au marché du transport routier de voyageurs. A cet égard, un séminaire "**Faciliter les services réguliers par autobus et autocar en Europe**" a été organisé conjointement avec l'IRU dans le cadre du 4ème Forum Européen de l'autocar à Courtrai, Belgique, le 21 octobre 2005 (voir section sur les autres événements majeurs).

En outre, pour répondre aux demandes formulées lors du Conseil des Ministres de Moscou en mai 2005 concernant le **contingent multilatéral** de la CEMT, le groupe a commencé à préparer :

- Une version révisée du Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs qui contiendra l'ensemble des dispositions régissant le système du contingent multilatéral de la CEMT.
- Des paramètres économiques plus détaillés, à prendre en compte pour la détermination du contingent pour 2007.
- Un nouveau système de conversion et de bonus liés aux différentes catégories de véhicules bénéficiant des autorisations CEMT à partir de 2007.

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

Transport urbain durable

Le projet CEMT sur la *Mise en œuvre des politiques de transport urbain durable : Aller de l'avant* a progressé sous la direction du Groupe de travail chargé de suivre ce projet. Plusieurs éléments du programme de travail ont été mis en œuvre au cours de l'année en vue de finaliser cette étude en 2006.

Dans le cadre d'une série de trois ateliers, un atelier intitulé "**Mise en œuvre des politiques de transport urbain durable au Japon et dans les autres pays d'Asie-Pacifique**" s'est tenu à Tokyo les 2 et 3 mars 2005, sous l'égide du Ministère japonais du territoire, de l'infrastructure et des transports. Cet atelier qui constituait une étape importante dans l'avancement du projet portait essentiellement sur la mise en œuvre des politiques intégrées de transport urbain au Japon, mettant l'accent particulièrement sur le transport public et s'appuyait également sur d'autres expériences en Corée, Hong Kong et Australie (voir la section Autres événements majeurs en 2005 pour de plus amples informations). Les documents de tous les ateliers y compris celui-ci sont disponibles sur le site Web de la CEMT www.cemt.org/topics/urban/urbdocsfr.htm

La Task Force sur la collecte et le suivi des données sur les transports urbains a poursuivi de son côté, son travail d'examen des difficultés rencontrées pour rassembler, assurer le suivi et

utiliser les informations quantitatives des villes sur leurs activités de transport. Une enquête auprès des pays ayant une expérience en ce domaine a été lancée pour étayer le rapport de la Task Force.

Une seconde enquête a été menée pour collecter auprès des pays l'information nécessaire à un projet de rapport en cours d'élaboration sur l'organisation et le financement des transports publics urbains.

Toutes les composantes de ce travail devraient être menées à leur terme en 2006 pour alimenter le rapport final du projet qui prendra la forme de lignes directrices sur la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable à l'intention des Gouvernements.

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

Transport et environnement

Les travaux du Groupe sur les transports et l'environnement en 2005 ont porté sur les politiques de réduction des émissions de CO₂ ainsi que sur l'élimination des différences constatées entre, d'une part, les émissions de NOx sur la route et, d'autre part, les niveaux d'émission des véhicules tels qu'ils ressortent des tests effectués conformément aux réglementations existantes en matière de contrôle et de certification des véhicules. Le Groupe a examiné également les problèmes de protection de l'environnement liés aux voies navigables intérieures. A cette fin il a notamment étudié la mise en place d'un meilleur processus de planification permettant de gérer d'une manière plus intégrée toutes les pressions environnementales qui s'exercent sur les bassins fluviaux. Les résultats de ces travaux devraient être présentés lors de la session du Conseil des Ministres de la CEMT en 2006.

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

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 2005 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 afin de collecter les données 2004.
- La brochure annuelle *"Evolution des Transports, 1970-2004"*.

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 2005, 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 réalisée sur les investissements dans les infrastructures de transport, est d'élaborer sur la base des données collectées, un rapport à l'intention de Conseil des Ministres qui décrira les grandes tendances enregistrées dans le développement des infrastructures, y compris les dépenses d'investissement et d'entretien. Cependant, en raison de la qualité des informations collectées, des investigations supplémentaires doivent être effectuées ainsi qu'une nouvelle collecte de données. Par conséquent, la publication des résultats ne sera donc disponible qu'à la fin de l'année 2006.

ACTIVITÉS DU CCRT EN 2005

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
133 - La (Dé)réglementation du secteur des taxis	Yves CROZET (France)	Andreas KOPP
134 - Europe et Asie centrale : accès au marché, commerce des services de transport et facilitation des échanges	George GIANNOPOULOS (Grèce)	Andreas KOPP
135 - Redevances d'infrastructures de transport et dimensionnement de la capacité	Werner ROTHENGATTER (Allemagne)	Andreas KOPP
136 - Estimation et évaluation des coûts de transports	Tae Hoon OUM (Canada)	Andreas KOPP

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 2005, le programme comportait six projets de ce type.

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

L'étude *Évaluation économique des chaussées à longue durée de vie - Phase 1* (OCDE, 2005) a consisté à évaluer le coût économiquement viable de nouvelles couches de roulement à longue durée de vie, pour des chaussées soumises à une forte circulation. En tenant compte des coûts d'entretien et des coûts pour l'utilisateur à long terme, la viabilité économique de telles chaussées à longue durée de vie suppose une durée de vie d'environ 30 ans et un coût inférieur à trois fois celui des couches de roulement actuellement utilisées. Deux matériaux prometteurs ont été identifiés pour des recherches plus poussées: *le bitume époxy et un matériau cimentaire à hautes performances*.

Le Groupe de travail sur l'Évaluation économique des chaussées à longue durée de vie - Phase 2, qui est présidé par Jorgen Christensen (Danemark), compte 38 membres venant de 22 pays. L'objectif de cette seconde phase du projet est de mieux connaître les potentiels et limites de ces deux matériaux prometteurs - *bitume époxy et matériau cimentaire à hautes performances* - en faisant des essais rigoureux en laboratoire et, en fonction des résultats obtenus, en conduisant des essais sur des installations de chargement accéléré.

Neuf laboratoires nationaux participent aux programmes d'essai des couches de roulement, qui sont menés sous la houlette des coordinateurs techniques de l'Administration fédérale des Routes des États-Unis et du LCPC en France. Chaque laboratoire participant a mis au point un matériau en bitume époxy et identifié un type de mélange pour les essais. Les mélanges de bitumes époxy sont réalisés à partir d'un enrobé dense à chaud standard et / ou à partir d'un enduit superficiel. Chaque laboratoire utilise des matériaux locaux et des procédures d'essai normalisées (celles qui s'appliquent habituellement à la conception des routes fortement circulées). Le bitume époxy est comparé avec un liant de référence (généralement un liant modifié) en utilisant les mêmes essais et le même type de mélange.

Pour le matériau cimentaire à hautes performances, deux options sont envisagées. La première consiste en une fine couche de mortier fibré à ultra hautes performances dans laquelle des granulats artificiels sont incrustés. Cette couche de roulement, qui peut être aussi fine que

8 mm, est étalée sur une couche de liaison bitumineuse. La deuxième consiste en une couche de roulement plus épaisse en béton à haute performance, avec des granulats dénudés, comprenant une couche de béton avec une épaisseur jusqu'à 50 mm, renforcé avec des fibres et répandu sur une couche de liaison bitumineuse.

Des progrès importants ont été réalisés concernant la phase 2 du projet. Sur la base des résultats encourageants obtenus à ce jour, il est prévu de conduire une sélection d'essais sur des installations de chargement accéléré.

Le projet devrait être terminé en 2007 avec la publication d'un rapport. Les résultats seront particulièrement intéressants et importants pour la plupart des administrations routières, étant donné le potentiel d'augmentation de la longévité des couches de roulement des routes soumises à forte circulation, tout en réduisant les coûts totaux en valeur actualisée.

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

La gestion de la vitesse

La vitesse excessive - que ce soit par rapport aux limites en vigueur ou aux circonstances - est le problème de sécurité numéro 1 dans de nombreux pays et contribue à plus d'un tiers des accidents mortels. La vitesse est un facteur aggravant dans la gravité de tous les accidents. La vitesse excessive est un problème de société à caractère massif puisque, sur tout type de route et à tout moment, environ 50 % des conducteurs dépassent les limites de vitesse. En outre des vitesses élevées contribuent à augmenter les émissions des gaz à effet de serre, la consommation en carburant et le bruit et ont un impact négatif sur la qualité de vie, en particulier pour les citoyens.

Réduire les vitesses excessives permet de diminuer rapidement le nombre de tués et blessés; c'est pourquoi la gestion de la vitesse doit être au cœur de toute stratégie de sécurité routière. L'objectif sous-jacent d'une gestion de la vitesse est de parvenir à une distribution "sûre" des vitesses sur le réseau routier en tenant compte des différentes fonctions des routes dans le système routier. Pour parvenir à cet objectif, le choix de la vitesse par les conducteurs - qui doit être guidée par l'environnement routier même - doit être approprié par rapport aux conditions locales et en harmonie avec l'environnement routier.

Une politique cohérente est nécessaire pour gérer efficacement la vitesse. Elle repose sur un équilibre entre les différentes mesures de gestion de la vitesse qui comprennent : les limites de vitesses / des vitesses appropriées ; une infrastructure plus sûre avec des aménagements présentant un bon rapport coût / efficacité ; une signalisation et des panneaux clairs et cohérents ; l'éducation et la formation ; des véhicules plus sûrs et l'utilisation de nouvelles technologies, comme les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse. De telles mesures doivent être accompagnées par un système adapté de contrôle-sanction, qui est un élément important d'une politique de gestion de la vitesse et qui doit comprendre à la fois une présence visible de la police et des contrôles manuels et automatiques (avec l'utilisation par exemple de radars automatiques et du contrôle de la vitesse sur une section de route).

Le Groupe de travail sur la Gestion de la Vitesse, présidé par M. Jacques Nouvier (France) et avec la participation d'experts venant de 19 pays, a tenu ses dernières réunions en 2005 et son rapport final, qui devrait être publié dans le courant de l'année 2006, présentera les dernières informations sur les mesures individuelles qui composent une politique de gestion de la vitesse et fournira des indications pour l'élaboration d'une telle politique.

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

Les jeunes conducteurs : Risques et mesures de prévention efficaces

Les coûts humains, sociaux et économiques des accidents liés aux risques engendrés par les jeunes conducteurs sont inacceptables. Même si le nombre de tués parmi les jeunes conducteurs a diminué dans plusieurs pays au cours des dernières années, il persiste un écart énorme entre le taux de mortalité des jeunes conducteurs et celui des autres conducteurs. Ce problème nécessite d'être traité sérieusement par les pays pour contribuer à atteindre en particulier leurs objectifs en matière de sécurité routière.

Les accidents routiers sont la cause principale de décès parmi les jeunes dans les pays de l'OCDE. Ils coûtent chaque année la vie à 25 000 d'entre eux chaque année, et la situation est probablement similaire dans les pays de la CEMT qui ne sont pas membres de l'OCDE. Dans l'OCDE, environ 27 % des conducteurs tués dans des accidents routiers ont moins de 25 ans, alors que ce groupe d'âge ne représente que 10 % de la population. En outre, selon des recherches américaines et néerlandaises, pour chaque décès d'un jeune conducteur, en moyenne 1.3 autre personne est tuée dans le même accident. Globalement, entre 20 et 30 % des accidents mortels impliquent un jeune conducteur.

Les causes de ce problème sont bien connues et concernent principalement l'expérience, la maturité et le sexe du conducteur. Apprendre à conduire est difficile pour n'importe qui, y compris les jeunes. Par ailleurs, le manque de maturité et les modes de vie des jeunes jouent un rôle aussi. En outre, des recherches ont clairement montré que les jeunes hommes représentent un risque bien plus important - souvent deux à trois fois plus élevés - que les jeunes conductrices, même lorsque l'on tient compte du nombre de kilomètres parcourus.

Il n'existe pas de solution simple du problème. Bien au contraire, il nécessite une combinaison de mesures de prévention axées sur les systèmes d'attribution du permis de conduire, la formation et l'apprentissage, les sanctions, l'éducation, la communication et la technologie. Il existe des mesures de prévention efficaces qui peuvent réduire les risques que les jeunes conducteurs font courir à eux-mêmes et aux autres usagers de la route et qui peuvent être mises en oeuvre au travers d'un système de permis probatoire. Ces initiatives ne seront pas toujours bien vues du public, et il faudra aussi du leadership et de l'engagement de la part des hommes politiques, ainsi qu'une compréhension claire des coûts et des bénéfices de l'action.

La CCRT a commencé son projet sur Les jeunes conducteurs : risques et mesures de prévention efficaces en 2004 avec un groupe de travail, présidé par Mme Divera Twisk (Pays-Bas) et composé d'experts de ce domaine représentant plusieurs pays membres. Son rapport final a été publié en 2006. Pour plus de renseignements, veuillez consulter :

www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/indexfr.htm

Pour plus d'information, veuillez contacter colin.stacey@oecd.org.

Lutte contre la congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines

Malgré un certain pessimisme relatif aux possibilités de combattre la congestion routière en zone urbaine, il existe encore un faisceau d'actions que l'on peut et doit mettre en œuvre pour réduire la congestion et ses effets les plus extrêmes et régressifs. Faut-il rappeler que si la congestion pose souvent d'importants problèmes aux utilisateurs et aux gestionnaires des routes urbaines, elle n'en est pas moins le résultat du succès d'autres politiques menées au sein des grandes régions urbaines (emploi, développement économique, etc.). S'attendre à ce que des villes dynamiques, attractives, accessibles et vivables soient dépourvues de toute congestion routière est sans doute peu réaliste.

Il apparaît utile de se concentrer sur la *gestion* de la congestion afin de réduire le fardeau que celle-ci impose sur les usagers de la route et les citoyens plutôt que de chercher à offrir la possibilité de se déplacer sur l'ensemble du réseau routier à des vitesses en régime libre. Ce dernier objectif est d'ailleurs non seulement extrêmement coûteux mais quasiment impossible à réaliser. Les usagers de la route aspirent à des déplacements de porte-à-porte qui soient à la fois fiables et non stressants. Les mesures visant à favoriser des vitesses en régime libre, et ce sur une partie du réseau seulement, ne peuvent que rarement répondre à ces attentes.

Réduire la variabilité des temps de déplacements et traiter les manifestations les plus extrêmes de la congestion peuvent apporter des améliorations non négligeables et relativement peu coûteuses. Le manque de fiabilité et l'extrême variabilité des temps de parcours représentent une des principales sources de "souffrance" pour les usagers de la route. Toute amélioration de la fiabilité et de la prévisibilité contribuera à soulager cette "souffrance". Parmi les mesures qui peuvent améliorer la fiabilité des temps de déplacement, on compte la planification et la coordination des travaux et la mise en place d'interventions rapides en cas d'accidents et autres incidents, tels que la panne des feux de circulation. Les panneaux à messages variables ainsi que les systèmes d'information du public sur les conditions du trafic sont également des mesures efficaces.

Lorsque sont mises en place des politiques visant à éviter des congestions futures ou à empêcher la dégradation des conditions de circulation routière en ville, on constate deux types d'effets principaux :

- Soit il en résulte que les mesures libèrent une partie de la capacité existante des infrastructures (c'est le cas par exemple des stratégies visant à attirer les usagers de la route vers les transports en commun ou des mesures cherchant à déplacer les pics de trafic journaliers) ; ou alors
- Il en résulte que l'offre globale de capacité routière est augmentée par l'expansion de l'infrastructure en question ou des infrastructures complémentaires.

L'expérience a démontré par le passé que si ces types de mesures peuvent avoir un effet positif sur les conditions de circulation dans le court terme, trop souvent ces effets sont limités dans leur durée. Dans de nombreuses villes et en de multiples circonstances, la demande de déplacements a su rapidement s'adapter à la nouvelle offre de capacité d'infrastructures et n'a pas tardé à surpasser celle-ci au point de voir revenir des niveaux de congestion semblables à ceux du départ ou même pires.

Le Groupe de Travail estime qu'il est important que les administrations concernées adoptent une approche plus stratégique vis-à-vis de la gestion de la congestion. Les objectifs stratégiques de cette démarche devraient être à la fois d'assurer une *politique coordonnée au niveau des réseaux routiers et, surtout, d'éviter que la capacité routière existante soit submergée par une demande grandissante*. Ce dernier point à lui seul suppose que les administrations concernées déploient des mesures qui vont au-delà de ce que la plupart d'entre-elles ont su faire jusqu'à présent.

Le Groupe de Travail sur la lutte contre la congestion de la circulation dans les grandes agglomérations urbaines est présidé par M. Tom Worsley (Royaume-Uni). Il comporte 33 membres venant de 15 pays différents. Le rapport de ce groupe sera terminé en 2006.

Pour plus d'information, veuillez contacter philippe.crist@oecd.org.

Les investissements en infrastructures de transport : Financer les besoins futurs

Le financement du développement et de l'entretien des infrastructures de transport est un problème croissant auquel tous les gouvernements sont confrontés. Les augmentations des coûts et la concurrence avec d'autres priorités exigent davantage de nouvelles solutions plus efficaces. Même si les partenariats public-privé (PPP) jouent un rôle important, ils ne représentent généralement pas la totalité, ni même la plupart, des investissements dans les infrastructures des pays. En outre, quel que soit le mécanisme d'investissement choisi, les gouvernements seront toujours responsables, aux yeux du public, du fonctionnement du système de transport et de tous ses éléments. Ceci signifie que les mécanismes novateurs de financement ne conduiront pas à un allègement du rôle des gouvernements dans l'investissement des infrastructures mais le transformeront.

Dans ce contexte, le projet de recherche du CCRT est principalement axé sur les mécanismes novateurs de financement extrabudgétaire applicables aux projets d'infrastructures, ainsi qu'à l'expansion et à l'entretien des réseaux. Le but visé est de recenser les procédures réglementaires, financières et contractuelles susceptibles de satisfaire au mieux la sauvegarde de l'intérêt général et de fournir les structures incitatives nécessaires, en tenant compte à la fois des projets spécifiques et des réseaux dans leur ensemble.

Le groupe de travail est présidé par M. Urban Karlström (Suède) et est composé d'experts de 17 pays. En 2005, le projet a reçu des contributions importantes des membres du groupe de travail, ainsi que de consultants. Le groupe collabore étroitement avec d'autres organisations internationales qui travaillent sur le même thème. En outre, il coopère avec le Programme de l'OCDE sur l'avenir dans son projet sur *Les besoins mondiaux en matière d'infrastructure : Perspectives et implications pour les acteurs publics et privés*, qui se penche sur les perspectives à long terme.

Le rapport final du projet sur Les investissements en infrastructures de transport : financer les besoins futurs sera finalisé en 2007. Pour plus de renseignements, veuillez consulter notre site web : www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/Infrastructure/indexfr.htm

Pour plus d'information, veuillez contacter colin.stacey@oecd.org.

Objectifs chiffrés ambitieux de sécurité routière

Chaque année, les accidents de la route tuent environ 180 000 personnes dans les pays de l'OCDE et de la CEMT, soit en moyenne environ un mort toutes les trois minutes. Bien sûr, les pays de l'OCDE et de la CEMT regroupent un large éventail d'économies présentant d'importantes différences en matière de résultats de sécurité routière. Les pays les plus performants dans ce domaine enregistrent des taux de mortalité d'environ 5-7 tués pour 100 000 habitants. Les pays avec des niveaux relativement faibles de sécurité routière n'ont en général pas atteint le pic du nombre de décès sur les routes, qui continue à croître. Un grand nombre de pays se situe entre ces deux extrêmes. Dans ce contexte, de nombreux pays se sont fixé des objectifs pour réduire le nombre de tués et de blessés sur leurs routes. De tels objectifs permettent d'attirer l'attention sur le problème de la sécurité routière. Il est vrai que dans tous les pays un nombre très important de vies peut être épargné si l'on met en œuvre des actions concertées et déterminées.

Le Groupe de travail, présidé par M. Eric Howard (Australie) et composé de 38 experts représentant 22 pays et 3 organisations internationales, a débuté ses travaux en 2005 avec l'objectif d'identifier des approches de sécurité routière traditionnelles et innovantes qui pourraient contribuer à la réalisation des objectifs de sécurité routière fixés par les gouvernements et à réduire ainsi le nombre de victimes. Les questions clés qui motivent la réflexion du groupe sont les suivantes : comment les pays qui ont les meilleures performances en

termes de sécurité routière pourront-ils réduire davantage le taux de victimes ? Qu'est ce que ces pays peuvent attendre de la mise œuvre des meilleures approches déjà connues ? Comment les autres pays peuvent-ils bénéficier de l'expérience des pays les plus performants pour parvenir à des réductions du nombre de victimes ?

En 2005, le Groupe de travail a conduit une enquête approfondie sur les performances de sécurité routière dans les pays OCDE/CEMT dont les résultats seront publiés en 2006 en tant que première production du Groupe. Le Groupe a également réalisé une enquête sur le financement de la sécurité routière et l'allocation des ressources, qui seront un aspect très important du rapport final. Les premiers résultats de cette enquête montre un gros déséquilibre entre les dépenses pour le traitement des accidents et celles pour la prévention; ce qui conduira à une analyse approfondie par le groupe de travail et vraisemblablement à des recommandations dans le rapport final sur l'allocation des ressources

Les travaux du Groupe continueront en 2006, avec en particulier la poursuite d'une analyse détaillée sur les types d'accidents qui semblent résistants aux mesures de sécurité routière classiques. A titre d'exemple, l'analyse préliminaire des données montre que dans plusieurs pays les accidents dus à des sorties de route ont augmenté, ce qui n'est pas le cas de la plupart des autres types d'accident. Ce genre d'analyse est très important pour mieux comprendre la situation des accidents et pour élaborer des mesures de prévention adaptées aux besoins de chaque pays. L'analyse des risques (ré-)émergents ou nouveaux est également une tâche importante du Groupe qui se penchera sur les problèmes liés à la conduite sous l'emprise de drogues, aux piétons, aux volumes croissants et aux risques des poids lourds, aux récidivistes, à la fatigue, etc.

Enfin, le Groupe de travail se penchera sur les questions de mise en œuvre associées aux politiques de sécurité routière et sur les possibilités d'envisager les mesures traditionnelles de sécurité routière dans le cadre d'une nouvelle approche (approche "système sûr") qui pourrait en fin de compte changer la manière d'aborder les questions de sécurité routière.

Le rapport final du Groupe de travail sera publié en 2007. Pour de plus amples informations, veuillez contacter veronique.feypell@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 2005, Le programme a donné lieu à quatre Tables Rondes.

La (Dé)-réglementation du secteur des taxis

Table Ronde 133, 14-15 avril 2005

La Table Ronde a été présidée par Yves Crozet du Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon. Les rapports introductifs ont été présentés par Catherine Liston-Heyes de l'Université Holloway de Londres, J. Bekken du TOI en Norvège, P. Bakker de l'AVV aux Pays-Bas et Denis Cartier du Canada.

L'objectif de la Table Ronde était d'évaluer la rationalité de la libéralisation du secteur des taxis et d'évaluer les expériences de réglementation dans les pays de la CEMT et de l'OCDE. La réglementation de base dans le secteur des taxis a plusieurs dimensions : la réglementation de l'entrée dans la branche, celle des prix et de la qualité de service. La discussion a montré que l'argument d'une meilleure utilisation des capacités avec une restriction de l'accès au marché a peu de poids. Au contraire, on peut montrer que des subventions à l'entrée peuvent être justifiées par les économies de densité et la baisse des temps d'attente associés à un plus grand niveau d'entrées dans la branche.

Le besoin d'une réglementation des prix dépend du type de marché et de sa structure. Le fait que les clients doivent faire face à des coûts de recherche pour trouver un taxi ou en changer implique que le taxi a un pouvoir considérable pour fixer les prix. L'abus de ce pouvoir est supérieur dans un environnement géographique inconnu et pour les taxis de maraude. Dans les marchés dominés par les centres d'appel, les firmes peuvent bâtir une réputation de prix élevés ou au contraire bas, ce qui ouvre la voie à une forme de concurrence. Une argumentation similaire peut être développée pour la qualité de service. Plus le marché est anonyme, plus apparaît le besoin d'une réglementation. Ici aussi, les centres d'appel renforcent le rôle autorégulateur de la concurrence en fidélisant le consommateur à partir de la construction d'une bonne réputation de l'opérateur.

Les expériences de déréglementation du secteur des taxis amènent des conclusions en demi teinte. Là où il y a eu déréglementation, l'entrée dans la branche a été massive, ceci se

traduisant par des temps d'attente inférieurs pour le consommateur. Une plus grande entrée dans la branche s'est traduite en règle générale par des prix plus élevés, explicables par la hausse des coûts au passager transporté. La qualité de service a souvent diminué avec la libéralisation, suggérant le besoin de maintenir des contrôles de qualité. Il y a eu des tentatives de réintroduire des restrictions à l'entrée par des normes de qualité, ce qui a pour effet de favoriser ceux déjà installés dans la branche.

La réglementation des prix doit tenir compte de l'accroissement des coûts si elle est menée simultanément à la déréglementation de l'entrée dans la branche. Des prix plafonds se sont avérés être des instruments contestables de réglementation des prix : ils ont joué un rôle de coordination des prix conduisant à un accroissement de ces prix dans toute l'industrie du taxi. Des tensions politiques sont apparues avec la baisse du prix des licences. Le Gouvernement irlandais a compensé les problèmes créés par ces pertes de valeur. Dans certains cas, c'est l'accroissement de la taille des firmes qui a été favorisé, avec des effets positifs sur la maîtrise de la hausse des prix et de la qualité de service après déréglementation. La discussion a confirmé l'opportunité de tenir cette Table Ronde et a mis en évidence la pertinence politique de ces résultats pour les politiques nationales des pays membres.

**Europe et Asie centrale : accès au marché,
commerce des services de transport et facilitation des échanges**
Table Ronde Régionale 134, 12-13 mai 2005 (Thessalonique, Grèce)

La Table Ronde a discuté le rôle des processus de libéralisation du commerce bilatéraux, régionaux et multilatéraux, en particulier pour le commerce des services de transport. Les rapports introductifs ont été rédigés par Pierre Latrille de l'OMC, Ian Wooton de l'Université Strathclyde, Deunden Nikomborirak de l'Institut thaï de Développement de la Recherche, T.R. Lakshmanan de l'Université de Boston, Vassilios Sarigiannidis du Ministère grec des Transport, Georgia Aifadopoulou du CERT/HIT à Thessalonique, Dimitar Stoyanov de l'Université Technique de Sofia et Panicos Demetriades de l'Université de Leicester.

En ce qui concerne le processus multilatéral de libéralisation du commerce des services de transport, les multiples exemptions des procédures de l'OMC ont conduit à des progrès dans la négociation particulièrement compliqués. Ceci suggère que de rapides avancées dans le processus multilatéral de libéralisation sont très improbables. La plupart des accords pour faciliter le transport international dans la région sont recherchés sur une base bilatérale, ce qui fait courir le risque d'incohérences mutuelles.

La Table Ronde a reconnu que les effets positifs d'une libéralisation du commerce pourraient ne pas se matérialiser automatiquement pour le secteur des transports. Qu'une plus grande concurrence et qu'une réduction des coûts du transport international en résultent, dépend des changements dans la structure des marchés issus d'une plus grande intégration des marchés nationaux.

En liaison avec les développements précédents, la Table Ronde a examiné les interactions de la libéralisation du transport international avec la politique de concurrence. Il fut discuté comment les mesures réglementaires et la prévalence des entreprises publiques dans le secteur des transports facilitent la mise en place de marchés supplétifs pour protéger les opérateurs nationaux. Sans une coordination sur les politiques de concurrence et la contribution des entreprises de transport public, les succès de la politique sur le commerce seront limités.

Les rapports introductifs sur les bénéfices de la coordination internationale des politiques d'infrastructures de transport ont montré que le retour sur investissement de telles politiques pourraient être supérieurs aux taux normaux du marché des capitaux, mettant ainsi en évidence une tendance au sous investissement en infrastructures. La discussion a souligné le danger général d'orientations de court terme des politiques nationales d'infrastructures de transport et d'une négligence des bénéfices mutuels des politiques de coordination. Il a été montré que la recherche devrait aider à élever le degré de conscience des bénéfices de politiques d'infrastructures de transport internationalement coordonnées.

Le dernier point de discussion de la Table Ronde régionale a porté sur les bénéfices de mesures de court terme de facilitation du commerce. Selon les estimations de la Banque Mondiale, les mesures de facilitation du commerce ont le potentiel d'accroître les revenus de quelques 100 milliard de dollars, avec 60 pour cent de ces bénéfices revenant à l'Asie centrale et aux pays d'Europe de l'Est n'appartenant pas à l'Union Européenne. Des intervenants d'Europe du Sud-Est ont souligné les synergies existant entre des mesures destinées à faciliter le commerce et celles destinées à accroître la sûreté des transports.

Redevances d'infrastructures de transport et dimensionnement de la capacité

Table Ronde 135, 29-30 septembre 2005

Cette manifestation a été présidée par Werner Rothengatter (Université Technique de Karlsruhe et Président du Comité de Conseil auprès du Ministre allemand des Transports, de la Construction et des Affaires Urbaines). Les rapports introductifs ont été élaborés et présentés par Georgina Santos (Université d'Oxford), Erik Verhoef (Université Libre d'Amsterdam), Barry Potter (Directeur, Bureau du Budget et de la Planification, Fonds Monétaire International) et Kenneth Gwilliam (anciennement Banque Mondiale, devenu consultant auprès du Ministère des Transports, Floride).

La Table Ronde a discuté des possibilités d'accroître les ressources pour financer les investissements en infrastructures de transport et leur maintenance en mettant en œuvre de quasi marchés pour les services d'infrastructures de transport. La combinaison de redevances en tant que redevances pour un service avec des critères pour étendre la capacité de l'infrastructure devrait corriger l'impression du public que les redevances sont une augmentation déguisée des taxes et de ce fait devrait améliorer l'acceptabilité politique de la tarification des infrastructures.

Une première partie de la discussion a clarifié les possibilités d'autofinancement de la fourniture d'infrastructures de transport. La difficulté pour établir de tels quasi-marchés des services d'infrastructure avec un autofinancement par des redevances tient à l'indivisibilité des infrastructures. Cette indivisibilité signifie qu'avec une demande croissante, le coût par usager diminue. Des charges kilométriques qui couvriraient le coût complet de l'infrastructure impliqueraient de ce fait que l'infrastructure est sous-utilisée. En général, cela veut dire que la couverture des coûts devrait être obtenue avec des redevances kilométriques plus faibles complétées d'un droit d'accès fixe (comme une vignette ou une taxe sur les véhicules).

Le problème de tarification qui résulte de l'indivisibilité de l'infrastructure ne se pose plus dans l'hypothèse d'une congestion de l'infrastructure. Si la redevance kilométrique comprend les coûts supplémentaires d'infrastructure et les coûts de congestion causés par le dernier usager, les revenus de la tarification couvrent le coût complet de l'infrastructure sans avoir besoin d'une redevance fixe. Avec cette règle de tarification, les revenus qui excèdent les coûts complets de l'infrastructure indiquent les bénéfices économiques nets d'une expansion de la capacité de l'infrastructure.

La deuxième partie des discussions de la Table Ronde a soulevé la question de l'opportunité et de la durabilité des fonds d'infrastructures de transport. La controverse entre le Fonds Monétaire International et la Banque Mondiale qui a existé sur cette question a été discutée. Le FMI s'est opposé à la mise en place de fonds d'investissement, arguant du fait qu'ils affecteraient le processus budgétaire en limitant les possibilités de programmation des Ministres des finances. De plus, des doutes avaient été émis quant à l'engagement de ne pas utiliser des fonds d'infrastructures pour des projets de premier ordre. La Banque Mondiale, à l'inverse, avait souligné que des fonds d'infrastructures étaient nécessaires pour contrevenir au manque de ressources pour les investissements en infrastructures de transport et en particulier leur maintenance dans des pays à structure fiscale faible. La Table Ronde a discuté des schémas institutionnels de "Fonds de deuxième génération" que les deux institutions internationales appuient.

Le besoin de mise en œuvre d'un système de redevances qui autofinance l'infrastructure pourrait résulter des divergences entre les besoins de planification et les allocations budgétaires disponibles. En particulier, le sous-financement de la maintenance des infrastructures de transport pourrait trouver un remède par des mécanismes de récupération des coûts. Un mécanisme efficace pour mettre en place des services d'infrastructure nécessite la mise en œuvre de systèmes de tarification en deux parties, composés d'une redevance pour service unitaire basé sur les coûts supplémentaires résultant d'un usage supplémentaire de l'infrastructure et d'une redevance fixe qui pourrait être nécessaire pour couvrir la totalité des coûts d'infrastructures non congestionnées.

Estimation et évaluation des coûts de transports

Table Ronde 136, 1-2 décembre 2005

La Table Ronde a été présidée par Tae Oum (Université de British Columbia) et elle s'est appuyée sur quatre rapports introductifs, présentant les idées au cœur de la question. Ces documents ont été rédigés par Antonio Estache (Banque Mondiale) et Lourdes Trujillo (Université de Las Palmas de Gran Canaria), Piet Rietveld et al. (Université Libre d'Amsterdam), Carlos Barros (Université Technique de Lisbonne, Portugal) et Philippe Gagnepain (Université Carlos 3, Madrid) et Marc Ivaldi (Université de Toulouse).

Sans information sur les niveaux de coûts dans le transport ou pour la fourniture de services d'infrastructure, il est impossible d'identifier les besoins en ressources de la politique des transports. La connaissance des meilleurs processus technologiques et des coûts qui leurs sont associés fournit les bases d'objectifs opérationnels de productivité. Comme il avait été discuté au cours de la Table Ronde 129, la collecte de données et les efforts d'estimation des coûts sont par exemple essentiels à la mise en œuvre de nouveaux mécanismes réglementaires comme la concurrence par comparaison. Pour aider ces fonctions de planification fondamentales, la Table Ronde a abordé les questions suivantes :

- Les planificateurs et les chercheurs ont-ils besoin d'une base statistique plus large pour aider à la formulation de la politique des transports ?
- Les méthodes utilisées en pratique sont-elles suffisantes pour générer l'information requise pour l'élaboration des politiques ?
- Quelles sont les limites des méthodes actuellement disponibles pour estimer les coûts ? Qu'est-ce qui devrait guider la sélection de telles méthodes ?
- Y a-t-il des déficiences dans les approches actuelles disponibles pour estimer et évaluer les coûts, avec notamment un besoin de les développer davantage ?

À partir des rapports introductifs, la Table Ronde est parvenue aux réponses suivantes :

Il y avait un consensus parmi les participants de la Table Ronde sur le fait qu'il y a des déficiences dans les informations statistiques disponibles, déficiences identifiées par comparaison avec les données disponibles dans d'autres secteurs. L'allocation des ressources pour la collecte de données sur le transport dans certains pays membres laisse entrevoir une non-amélioration de la situation. Les décisions sur l'étendue et le contenu des efforts de collecte d'informations doivent faire face à nombre de problèmes. Étendre la collecte de données nécessite une estimation prudente des bénéfices pour la planification des transports et nécessite une réponse à la question de savoir si ces données justifient le coût additionnel. Les problèmes de qualité des données résultent des asymétries informationnelles entre l'utilisateur des données et celui qui les fournit. Dans au moins plusieurs cas, l'anticipation de l'usage des données, par exemple avec des visées réglementaires, générera la fourniture de données distordues. Lorsque

ceci concerne de l'information technique, des données sur les processus techniques permettent de vérifier la qualité des informations.

Les études de coûts prennent souvent mal en compte les effets externes. Pour éviter une inclusion ou une exclusion des données sur les coûts externes, une analyse théorique prudente des problèmes politiques en jeu doit précéder l'estimation des coûts. Ceci éviterait aussi les coûts élevés d'une analyse des types de coûts externes, analyse qui peut se révéler inappropriée à la décision politique. Par exemple, les externalités de dommages occasionnés aux routes et de coûts de congestion sont des coûts externes essentiels aux décisions de tarification routière, tandis que d'autres coûts externes ne le sont pas.

En raison de manque de données il peut être difficile d'éviter l'application de méthodes ad hoc pour estimer les coûts en pratique. Comme les exemples de mécanismes de recouvrement des coûts d'infrastructure le montrent, l'application d'approches sommaires d'estimation a probablement des effets négatifs sur l'élaboration des mesures de politique des transports, amenant de mauvaises incitations et des conséquences politiques inattendues.

La Table Ronde a discuté le pour et le contre d'indicateurs partiels de coûts, d'indices de la productivité globale des facteurs et des méthodes pour estimer les fonctions de coûts. L'estimation de fonctions de coûts permet de dénouer au sein des coûts les problèmes de dimensions techniques, de facteurs de prix et de rendements d'échelle. Cependant, comme le passage d'évaluations partielles à des évaluations globales des coûts implique des coûts d'analyse croissants, une estimation critique de quelle information est requise pour une politique ou une planification donnée est nécessaire. Les participants de la Table Ronde ont rapporté que les décisions politiques souffraient souvent d'une surinterprétation d'indicateurs de coûts simples.

De réels progrès ont été effectués dans les méthodes d'estimation des coûts par l'inclusion d'asymétries d'information et des structures d'incitations qui en résultent dans les approches d'estimation de coûts. Leur extension par l'incorporation d'informations sur les processus techniques peut aider à rendre compte du fait que la technologie au moindre coût peut ne pas être observable dans le marché. Elles peuvent également aider à cerner le problème susmentionné de qualité des données dû aux intérêts propres des fournisseurs de données. Un exemple de faisabilité d'une telle extension existe dans le secteur des télécommunications.

Pour plus d'information sur ces Tables Rondes veuillez contacter andreas.kopp@oecd.org

Bases de données

La Documentation Internationale de Recherche sur les Transports (IRTD)

L'IRTD est une base de données coopérative d'informations publiées sur la recherche sur les transports. Elle contient 350 000 références bibliographiques provenant de la littérature relative à la recherche sur les transports et les recherches en cours (rapports, livres, articles, actes de conférences). Plus de 10 000 nouveaux résumés sont ajoutés chaque année dans l'une des quatre langues de l'IRTD (anglais, français, allemand et espagnol). La base de données ITRD peut être facilement consultée en ligne sur Internet ou à l'aide d'un CD ROM. Il s'agit d'un outil très utile pour les chercheurs et les bibliothécaires spécialistes des transports qui leur permet de trouver des informations de qualité pour un bon rapport coût -efficacité.

L'IRTD, qui est gérée par le TRL au nom de l'OCDE/CEMT, est alimentée et animée par ses membres. Le Comité opérationnel de l'IRTD compte à ce jour 26 membres¹ qui bénéficient de leur participation à un réseau dynamique de bibliothécaires spécialistes dans la recherche sur les transports et qui identifient et entrent dans la base ITRD les résumés des publications de leurs pays.

En 2005, les montants des cotisations des pays OCDE, CEMT et non -membres ont été revus et ajustés. Une cotisation d'entrée accessible est proposée à tous les nouveaux membres et un tarif spécial est proposé aux membres de pays en développement, pour qu'ils puissent aussi participer et bénéficier de ce réseau.

Pour plus d'informations sur l'IRTD, son contenu, et les moyens de l'utiliser, veuillez contacter le site web : www.itrd.org.

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

1. A ce jour, les membres ITRD sont: ARRB (Australie), KFV (Autriche), Centre de Recherches Routières (Belgique), Institut Belge pour la Sécurité Routière IBSR (Belgique), TAC (Canada), IGH Institut de génie civil (Croatie), Institut danois des routes (Danemark), FinnRa (Finlande), LCPC (France), INRETS (France), SETRA (France), BASt (Allemagne), FGSV (Allemagne), KTI (Hongrie), Institut national pour la gestion du territoire et de l'infrastructure (Japon), Institut de recherche en génie civil de Hokkaido (Japon), IMT (Mexique), SWOV (Pays-Bas), Administration des routes (Norvège), CEDEX (Espagne), VTI (Suède), EPFL (Suisse), TRL (Royaume Uni), TRB (Etats-Unis), IPR (Brésil), Ministère du transport routier (Iran), Ministère des Communications (Arabie Saoudite), Institut sur les informations scientifiques et techniques (Chine).

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

Le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRTAD) est un groupe de travail permanent du Centre. Son mandat a été revu et élargi en 2005 afin de lui donner plus de visibilité et une meilleure intégration dans le cadre de la coopération intergouvernementale. Le Groupe IRTAD est composé d'experts et statisticiens dans le domaine de la sécurité routière de 30 pays OCDE et CEMT. Ses principaux objectifs sont de contribuer à la coopération internationale sur les données d'accidents de la route et leur analyse. Le Groupe IRTAD travaille en étroite collaboration avec les groupes de recherche du Centre sur la sécurité routière et le Groupe politique sur la sécurité routière de la CEMT et leur fournit les analyses statistiques dont ils ont besoin.

Le produit le plus connu du Groupe IRTAD est la Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route, la base de données IRTAD. Cette base de données inclut des données agrégées sur les accidents corporels, le nombre de tués sur les routes, de blessés et d'hospitalisés ainsi que des données d'exposition, telles que celles relatives à la population, le parc de véhicules, la longueur des réseaux routiers, les kilométrages parcourus et le taux de port de la ceinture de sécurité. L'IRTAD contient des données annuelles pour 30 pays depuis 1970 ainsi que des données mensuelles pour quelques indicateurs clés.

La base de données est accessible pour ses membres via Internet (www.cemt.org/irtad) et est très facile à interroger. Les données d'accidents et les données d'exposition peuvent être combinées pour tirer des comparaisons utiles pour les analyses d'accidents. A ce jour, l'IRTAD compte plus de 50 instituts/organisations, du secteur public ou privé, impliqués dans la sécurité routière. Tous les membres sont représentés dans le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse.

En août 2005, le Secrétaire général de la CEMT et Directeur du Centre, Jack Short, et le Vice-Président du Bundesanstalt für Strassenwesen (BAST), Mr. Reichelt, ont signé un accord relatif au transfert de la base de données IRTAD du BAST - qui a hébergé et mis à jour la base de données depuis 1988 - au Centre. Ce transfert est effectif depuis le 1er janvier 2006.

Le Centre, en coopération avec le Groupe IRTAD, continuera le travail de haute qualité du BAST pour développer la base de données. En outre, le Groupe IRTAD intensifiera ses efforts dans les analyses de données de sécurité routière et pour partager son expertise avec d'autres pays.

Un Atelier sur les *Données sur la circulation et les accidents en tant que maillon essentiel d'une amélioration de la sécurité routière* se tiendra à Brno (République tchèque) en septembre 2006.

De plus amples informations peuvent être obtenues sur : www.cemt.org/irtad

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

Table Ronde 126

Les aéroports : Des plaques tournantes multimodales



Cette table ronde de la CEMT se compose de quatre articles : "Le marché européen du transport aérien et la multimodalité", "Le rôle des aéroports dans la chaîne de transport", "Systèmes aéroportuaires et connectivité", et "Les aéroports : des plaques tournantes multimodales - l'exemple de Heathrow, Londres". Ces articles examinent comment les infrastructures de transport terrestre nécessaires pour que les aéroports offrent une connectivité multimodale efficace sont tributaires de la structure du marché du transport aérien et de son impact sur le réseau aéroportuaire.

(75 2005 032 P) ISBN 92-821-0340-4, mars 2005, 184 pages.

La sûreté du transport intermodal de conteneurs

Après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, il est devenu évident que sur le plan de la sûreté, les conteneurs maritimes eux-mêmes et les nœuds de transbordement par lesquels ils transitent vers les autres modes de transport pouvaient être vulnérables. Ce rapport décrit la complexité et l'hybridité du système de transport de conteneurs ainsi que les divers acteurs concernés. Il identifie les zones potentielles de vulnérabilité et adresse des recommandations aux autorités chargées des transports terrestres et maritimes quant aux mesures susceptibles de renforcer la sûreté des conteneurs.



(75 2005 012 P) ISBN 92-821-0332-3, avril 2005, 125 pages.

16ème Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports : 50 ans de recherche en économie des transports - L'expérience acquise et les grands enjeux

Réunis à Budapest, plus de 300 experts ont dressé un panorama des recherches en économie des transports depuis la création de la CEMT en 1953 et posé les jalons de travaux futurs.

Les investissements en infrastructures contribuent-ils à la croissance économique ? Peut-on infléchir le partage modal ? Quelle place pour le principe de la concurrence au sein des transports ? Faut-il un régulateur supranational ? Quelle tarification appliquer ? La sauvegarde de l'environnement est-elle le privilège des transports publics ?

Les réponses à ces questions d'actualité sont retracées, parmi d'autres tout aussi essentielles, dans cette publication qui comprend les 22 rapports introductifs aux débats ainsi qu'une synthèse d'ensemble de ces mêmes débats pour livrer le fruit des réflexions les plus à la pointe sur le thème de la contribution de la recherche à la formulation de la politique des transports.

Le lecteur trouvera dans cette publication matière à alimenter les débats sur les questions d'actualité saillantes dans le domaine de l'économie des transports.



(75 2005 052 P) ISBN 92-821-2334-0, septembre 2005, 610 pages.



Réforme ferroviaire et tarification de l'usage des infrastructures

D'importants progrès ont été réalisés ces dernières années dans l'élaboration de redevances ferroviaires au niveau national. Des redevances ont été mises en place pour assurer un accès non discriminatoire aux réseaux de chemin de fer et favoriser l'utilisation efficace de ces réseaux. Il y manque toutefois en Europe la dimension internationale, en particulier pour le marché du fret. L'intégration des marchés européens devrait ouvrir des perspectives de croissance très prometteuses au transport ferroviaire de marchandises.

L'objet de ce rapport est de faire le point sur les moyens de surmonter les obstacles à cette croissance, lesquels découlent des disparités qui existent dans les redevances payées par les opérateurs pour utiliser les réseaux ferroviaires nationaux. Ce rapport recommande de mettre en œuvre un barème de redevances simples pour le transport de marchandises.

(75 2005 082 P) ISBN 92-821-0353-6, novembre 2005, 142 pages.

Table Ronde 128

Systemes nationaux de planification des infrastructures de transport

La Table Ronde 128 de la Conférence Européenne des Ministres des Transports a examiné les changements intervenus dans les systèmes nationaux de planification des infrastructures de transport. Elle en a dégagé des leçons pour améliorer les processus de planification. Les questions suivantes ont été abordées :

- La logique qui guide la planification des infrastructures de transport et les besoins de réforme afférents.
- La décentralisation des organismes de planification.
- Les réformes des méthodes de planification et d'évaluation.
- Les réformes du financement et de la tarification des infrastructures.

Cette publication contient des rapports relatifs aux expériences nationales de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne, de l'Italie, des Pays-Bas et du Royaume-Uni.



(75 2005 102 P) ISBN 92-821-2343-X, octobre 2005, 184 pages.



Table Ronde 127

Le temps et les transports

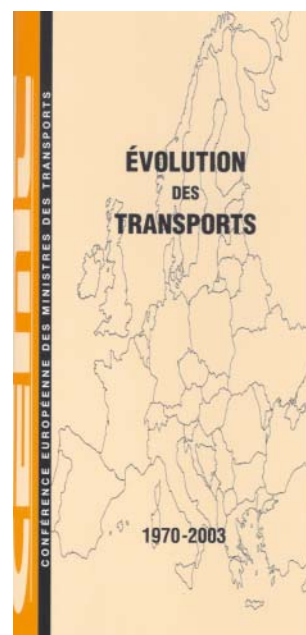
Cette Table ronde réexamine l'abondante documentation dont on dispose sur la détermination de la valeur du temps de déplacement des voyageurs. Elle se penche sur le domaine encore peu étudié que constitue l'augmentation du temps des transports de marchandises dans le contexte de la mondialisation.

Les urbanistes, en particulier, craignent que l'attribution d'une valeur excessive au temps de transport des voyageurs n'entraîne un surinvestissement dans les infrastructures urbaines qui stimulerait le développement d'un habitat urbain de faible densité et l'étalement des villes. Les mesures des politiques des transports qui favorisent la vitesse et la fiabilité du transport de marchandises n'ont pas seulement pour effet de réduire ses coûts directs, mais elles ont également de fortes répercussions sur les politiques de stockage, la logistique, voire sur les choix d'implantation des entreprises. Comme le révèlent des études empiriques récentes, l'évolution des temps de transport international, ainsi que le raccourcissement des cycles des produits et de la mode, ont une influence sur la structure de l'investissement direct étranger et les courants d'échanges internationaux. La prise de décisions rationnelles dans le domaine de la politique des transports doit tenir compte de ces effets indirects.

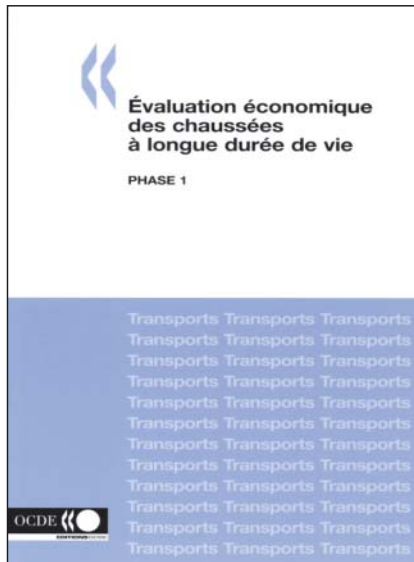
(75 2006 012 P) ISBN 92-821-2332-4, décembre 2005, 122 pages.

Évolution des transports 1970-2003

Cette publication de petit format décrit les faits nouveaux intervenus dans le secteur des transports en Europe, y compris dans les PECO, les pays baltes et la CEI en 2003 et retrace, à l'aide de graphiques, l'évolution de la situation depuis 1970. Elle comprend quatre parties : environnement économique, transport de marchandises, transport de voyageurs et sécurité routière. Une annexe statistique fournit des chiffres sur les volumes de trafic de marchandises – rail, voies navigables, route et conduites – et de trafic de voyageurs – rail, autobus/autocar et route. Les données sur les accidents de la route indiquent le nombre d'accidents, le nombre de victimes et le nombre de tués.



(75 2005 022 P) ISBN 92-821-0336-6, février 2005, 68 pages.



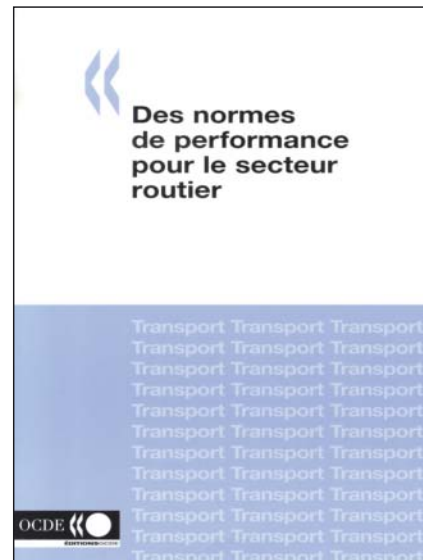
Évaluation économique des chaussées à longue durée de vie : Phase 1

Les coûts d'entretien représentant une part importante des budgets routiers, ce rapport évalue la faisabilité économique et technique de couches de roulement innovantes pour des chaussées à longue durée de vie. Même avec des coûts initiaux plus élevés, ces couches de roulement pourraient contribuer à réduire considérablement les coûts d'entretien récurrents et les coûts pour l'utilisateur, ainsi que les dépenses globales, sous certaines conditions exposées dans ce rapport.

(77 2005 012 P) ISBN 92-64-00857-8, mars 2005, 128 pages.

Des normes de performance pour le secteur routier

Ce rapport dresse un panorama des approches réglementaires existantes. Il montre ensuite en quoi une approche réglementaire fondée sur les performances pourrait améliorer les résultats du système réglementaire. Une telle approche permettrait de spécifier les normes de performance exigées des véhicules plutôt que la manière dont ces niveaux de performance doivent être atteints. Des réglementations plus flexibles fondées sur les performances stimuleraient l'innovation et une adoption plus rapide des nouvelles technologies. Ce rapport explore les processus de réforme réglementaire menés dans divers pays. Il montre comment certains pays ont pu adopter des approches plus directes qui sont orientées vers les résultats.



(75 2005 092 P) ISBN 92-821-2339-1, juin 2006, 110 pages.

VIENT DE PARAÎTRE

- **Évolution des transports 1970-2004**
(75 2006 032 P) ISBN 92-821-2351-0, janvier 2006, 64 pages
Version électronique disponible en italien (75 2006 036 E1) ISBN 92-821-1333-7.
- **Table Ronde 129**
L'offre de transports : Les limites de la (dé)réglementation
(75 2006 022 P) ISBN 92-821-2347-2, janvier 2006, 178 pages.
- **Améliorer l'accès aux transports publics :**
Principes directeurs pour le personnel des entreprises de transport
(75 2006 092 P) ISBN 92-821-1330-2, 25 pages
- **Table Ronde 130**
Transport et commerce international
(75 2006 132 P) ISBN 92-821-1340-X, août 2006, 122 pages.
- **Voies navigables et protection de l'environnement**
(75 2006 142 P) ISBN 92-821-1348-5
- **Renforcer le transport par voies navigables :**
Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne
(75 2006 152 P) ISBN 92-821-1356-6
- **Table Ronde 131**
Les transports et la décentralisation (75 2006 122 P)
- **Jeunes conducteurs : La voie de la sécurité** (77 2006 012 P) ISBN 92-821-1336-1

PUBLICATIONS À PARAÎTRE

- **La gestion de la vitesse** (77 2006 022 P)
- **Liaisons pour le transport entre l'Europe et l'Asie** (75 2006 162 P)

Pour commander :

Internet: www.oecd.org/bookshop

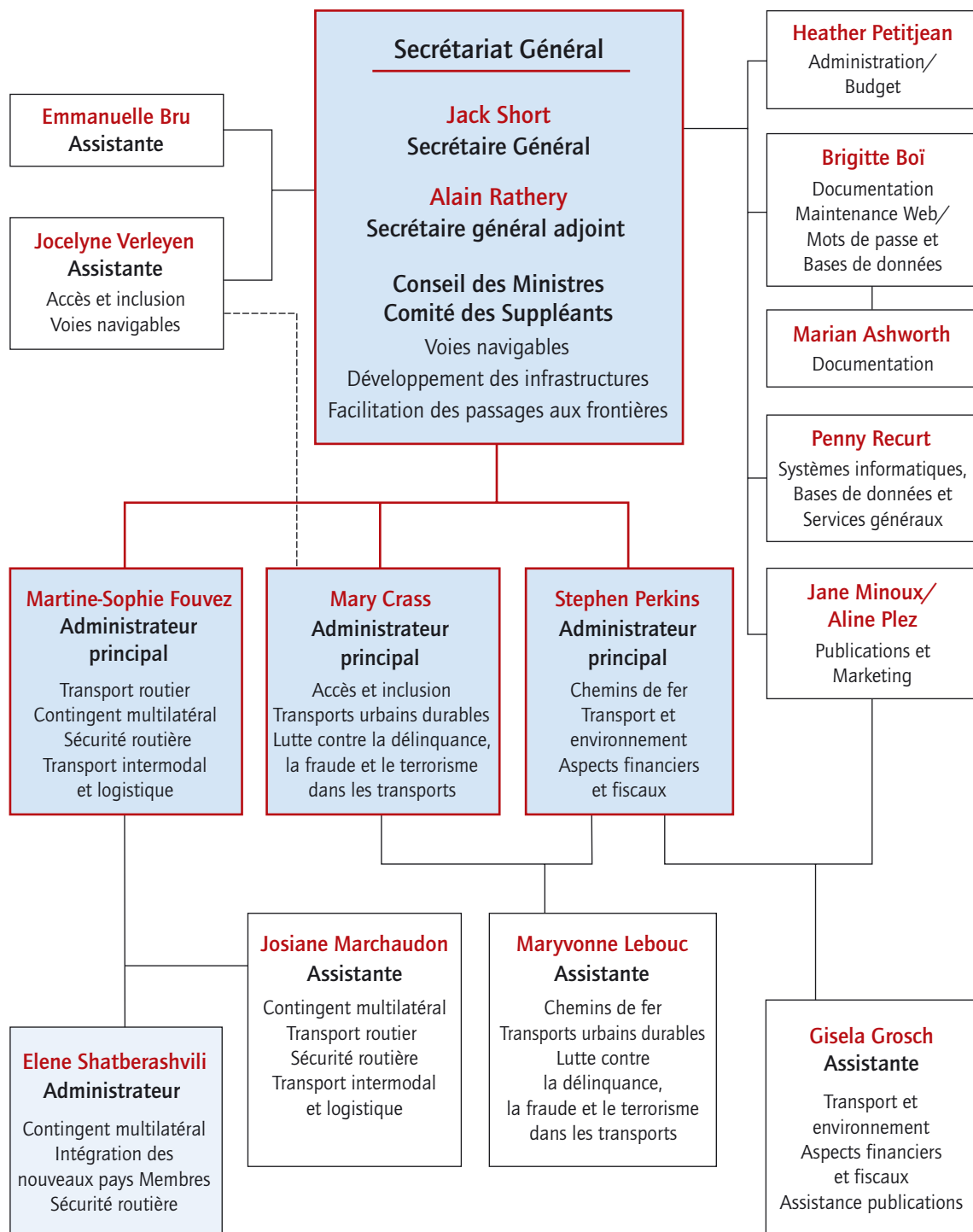
E-mail: sales@oecd.org

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

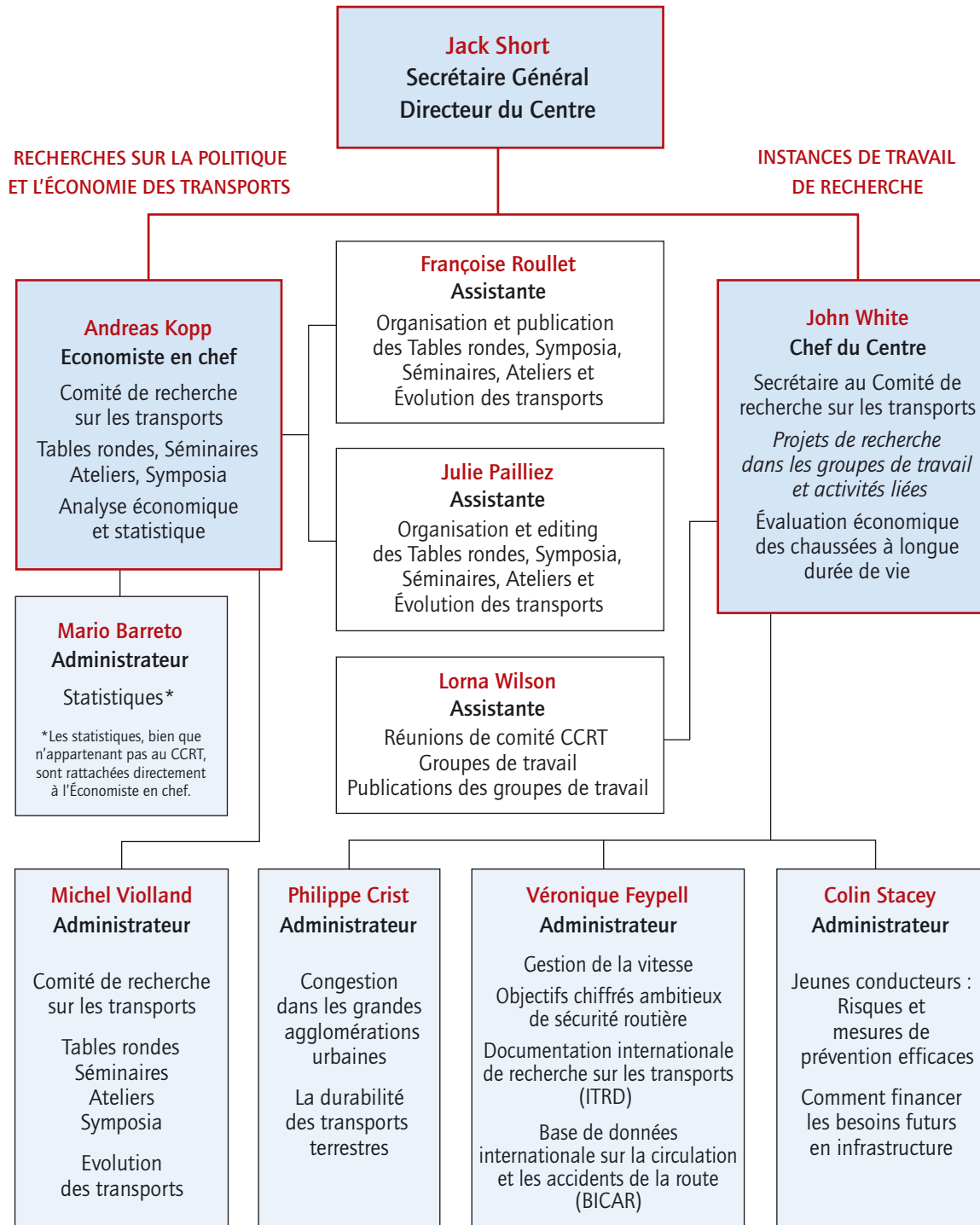
OECD  *direct*

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

Organigramme - avril 2006



Organigramme - avril 2006



RÉPERTOIRE DU PERSONNEL - 1er avril 2006

Jack SHORT, Secrétaire général

jack.short@oecd.org • Tél: (33-1) 45 24 97 10

Emmanuelle BRU, Assistante

emmanuelle.bru@oecd.org • Tél: (33-1) 45 24 97 18

Alain RATHERY, Secrétaire général adjoint

alain.rathery@oecd.org • Tél: (33-1) 45 24 97 16

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

Jocelyne VERLEYEN, Assistante

jocelyne.verleyen@oecd.org • Tél: (33-1) 45 24 97 11

Accès et inclusion, Voies navigables

POLITIQUE DES TRANSPORTS

- **Martine-Sophie FOUVEZ**, Administrateur principal
martine-sophie.fouvez@oecd.org
Tél: (33-1) 45 24 97 15
Transport routier, Contingent multilatéral, Sécurité routière, Transport intermodal et logistique
- **Stephen PERKINS**, Administrateur principal
stephen.perkins@oecd.org
Tél: (33-1) 45 24 94 96
Chemins de fer, Transport et environnement, Aspects financiers et fiscaux
- **Mary CRASS**, Administrateur principal
mary.crass@oecd.org
Tél: (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
Tél: (33-1) 45 24 91 62
Contingent multilatéral, Intégration des nouveaux pays Membres, Sécurité routière

- **Josiane MARCHAUDON**, Assistante
josiane.marchaudon@oecd.org
Tél: (33-1) 45 24 97 25
Contingent multilatéral, Transport routier, Sécurité routière, Transport intermodal et logistique
- **Maryvonne LÉBOUC**, Assistante
maryvonne.lebouc@oecd.org
Tél: (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
Tél: (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
Tél: (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, Économiste en chef
andreas.kopp@oecd.org
Tél: (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
Tél: (33-1) 45 24 95 98
Jeunes conducteurs : Risques et mesures de prévention efficaces, Comment financer les besoins futures en infrastructure

- **Philippe CRIST**, Administrateur
philippe.crist@oecd.org
Tél: (33-1) 45 24 94 47
Congestion dans les grandes agglomérations urbaines, La durabilité des transports terrestres
- **Michel VIOLLAND**, Administrateur
michel.violland@oecd.org
Tél: (33-1) 45 24 87 13
Comité de recherche sur les transports, Tables rondes, Séminaires, Ateliers, Symposia, Évolution des transports
- **Véronique FEYPELL DE LA BEAUMELLE**, Administrateur
veronique.feypell@oecd.org
Tél: (33-1) 45 24 95 95
Gestion de la vitesse, Objectifs chiffrés ambitieux de sécurité routière, Documentation internationale de recherche sur les transports (IRTD), Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (BICAR)
- **Françoise ROULLET**, Assistante
francoise.roullet@oecd.org
Tél: (33-1) 45 24 97 23
Organisation et publication des Tables Rondes, Symposia, Séminaires, Ateliers et Évolution des transports
- **Julie PAILLIEZ**, Assistante
julie.pailliez@oecd.org
Tél: (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
Tél: (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
Tél: (33-1) 45 24 97 22

COMMUNICATIONS ET ADMINISTRATION

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

Pays Membres

Albanie
Allemagne
Arménie
Autriche
Azerbaïdjan
Bélarus
Belgique
Bosnie-Herzégovine
Bulgarie
Croatie
Danemark
Espagne
Estonie
ERY Macédoine
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
Ukraine



Site Internet de la CEMT **www.cemt.org**

ADRESSE POSTALE ■

CEMT, 2 rue André Pascal, F-75775 PARIS CEDEX 16
Tél. (33-1) 45 24 97 11 - Fax (33-1) 45 24 97 42
e-mail: ecmt.contact@oecd.org

BUREAUX ■

CEMT, 2/4 rue Louis David, F-75016 PARIS

Pays Associés

Australie, Canada
Corée, Etats-Unis, Japon
Mexique, Nouvelle-Zélande

Pays Observateur

Maroc

