



Assemblée générale

Distr.
GÉNÉRALE

A/51/288
14 août 1996
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Cinquante et unième session
Point 96 c) de l'ordre du jour provisoire*

QUESTIONS DE POLITIQUE MACRO-ÉCONOMIQUE : COMMERCE ET DÉVELOPPEMENT

Rapport provisoire sur les mesures destinées à améliorer la situation du transport en transit en Asie centrale

Note du Secrétaire général

1. Dans sa résolution 49/102 du 19 décembre 1994, l'Assemblée générale a pris acte du rapport du Secrétaire général sur les systèmes de transport en transit des États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins (A/49/277), et elle a invité le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) à procéder à une étude et à une analyse globales du système de transit dans les pays d'Asie centrale, en accordant une attention particulière à la mise en place de tous les nouveaux itinéraires et couloirs de transit de rechange appropriés et praticables, y compris les plus courts. Elle l'a également prié, au paragraphe 4, d'établir un rapport sur l'application de la résolution et de le lui présenter à sa cinquante et unième session.
2. Le Secrétaire général a l'honneur de transmettre à l'Assemblée générale le rapport du Secrétaire général de la CNUCED figurant en annexe, qui a été établi en application de la résolution mentionnée ci-dessus.

* A/51/150.



Annexe

MESURES DESTINÉES À AMÉLIORER LA SITUATION
DU TRANSPORT EN TRANSIT EN ASIE CENTRALE

Rapport provisoire du Secrétariat de la CNUCED

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
I. INTRODUCTION	1 - 5	5
II. LA NOUVELLE RÉALITÉ DES PAYS SANS LITTORAL	6 - 13	7
III. INCIDENCE DES CHANGEMENTS ÉCONOMIQUES SUR LE COMMERCE ET LE TRANSIT	14 - 29	9
A. Des économies très éprouvées par une profonde restructuration	15 - 17	10
B. Effondrement et changement d'orientation du commerce de l'Asie centrale avec les républiques de la CEI	18 - 19	11
C. Croissance du commerce avec les pays extérieurs à la CEI	20 - 24	11
D. Modification de la structure des coûts de transport dans le commerce extérieur	25 - 29	12
IV. LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES DE TRANSIT POSSIBLES POUR L'ASIE CENTRALE	30 - 58	14
A. Les liaisons ferroviaires et routières traditionnelles à travers la Fédération de Russie .	33 - 36	15
B. Les itinéraires ferroviaires et routiers traversant la Caspienne par transbordeur	37 - 43	16
C. Autres liaisons ferroviaires extérieures à la Fédération de Russie, vers l'est, l'ouest et le sud	44 - 51	21
D. Autres liaisons routières extérieures à la Fédération de Russie, vers l'est, l'ouest et le sud	52 - 53	23

V.	RÉDUCTION DES COÛTS ET AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT EN TRANSIT : OBSTACLES, POSSIBILITÉS ET PROPOSITIONS D'ACTION	54 - 71	24
A.	Éléments d'un programme destiné à améliorer les conditions actuelles de transit : principaux aspects des recommandations formulées lors de la Réunion technique	54 - 55	24
B.	Évaluation des divers itinéraires de transit possibles	56 - 58	25
C.	Goulets d'étranglement dus aux infrastructures matérielles	59	25
D.	Obstacles non physiques à une utilisation plus efficace des couloirs de transit	60 - 68	26
E.	Réflexion sur la mise en place d'un cadre de coopération pour l'avenir	69 - 71	28

Appendices

I.	Données de base relatives aux républiques d'Asie centrale : distance jusqu'à la mer, superficie, population et produit national brut par habitant		31
II.	Cartes		
1.	Réseau ferroviaire et routier intérieur desservant les républiques d'Asie centrale, et liaisons avec les pays de transit voisins		32
2.	Schéma des liaisons de transit entre l'Asie centrale et les marchés mondiaux: comparaison entre sept itinéraires ferroviaires traditionnels à travers la Russie et quatre itinéraires de remplacement à travers d'autres pays de transit .		33
3.	Nouvelle liaison ferroviaire avec la Chine (et routes de jonction)		34
4.	Liaisons ferroviaires vers l'ouest (à travers le Caucase et la Turquie) et le sud (actuelles, ouvertes depuis peu, et proposées)		35
5.	Liaisons routières vers le sud		36

Encadrés

1.	Le futur boom pétrolier de la mer Caspienne et la concurrence pour l'implantation des oléoducs de transit		14
----	--	--	----

2.	Projets du programme TRACECA* se rapportant au transit dans les républiques d'Asie centrale	15
3.	Projets de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et de la Banque mondiale se rapportant au transit dans les républiques d'Asie centrale	20
4.	Plan d'ensemble de l'Organisation de coopération économique relatif au développement du secteur des transports	22
5.	Quelques éléments susceptibles de figurer dans un accord-cadre de transit entre les pays d'Asie centrale et les pays de transit voisins	29

I. INTRODUCTION

1. Au paragraphe 4 de sa résolution 49/102 du 19 décembre 1994 portant sur la situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) d'établir un rapport sur l'application de la résolution et de le lui présenter à sa cinquante et unième session. Le présent rapport a été établi pour donner suite à cette demande; il traite des aspects qui ont trait aux paragraphes 1 à 3 de la résolution, à savoir :

a) Au paragraphe 1, l'Assemblée a invité le Secrétaire général de la CNUCED, agissant en consultation avec les gouvernements intéressés et en coopération avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et les organisations régionales compétentes, à élaborer un programme visant à améliorer, sur le plan de l'efficacité, la situation actuelle en matière de transit dans les États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et dans les pays en développement de transit qui sont leurs voisins, et à procéder à une étude et une analyse globales du système de transit dans les pays d'Asie centrale, en accordant une attention particulière à la mise en place de tous les nouveaux itinéraires et couloirs de transit de rechange appropriés et praticables, y compris les plus courts;

b) Au paragraphe 2, l'Assemblée a invité les pays donateurs et les institutions multilatérales de financement et de développement, agissant dans le cadre de leurs mandats respectifs, à apporter aux États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et aux pays en développement de transit qui sont leurs voisins une aide financière et une assistance technique appropriées en vue d'améliorer leur situation dans le domaine du transit;

c) Au paragraphe 3, l'Assemblée a prié la CNUCED, agissant en collaboration avec les organisations internationales et régionales compétentes visées dans la résolution, d'étudier la possibilité de tenir, dans la limite des ressources financières existantes, à l'intention des États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins, un colloque régional sur les problèmes de transport et de transit dans la région auquel participeraient les autres États intéressés, une fois que l'étude et l'analyse globales demandées au paragraphe 1 de la résolution seraient achevées et avant que l'Assemblée générale n'examine la question à sa cinquante et unième session.

2. Au sujet du paragraphe 1 de la résolution, plusieurs études ont été réalisées depuis l'adoption de cette dernière, et d'autres sont en cours, notamment à la CNUCED, à la CESAP, à la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et dans le cadre du programme TRACECA (Couloir de transport Europe-Caucase-Asie) de l'Union européenne. Ces études donnent déjà une image précise du système de transit dont disposent les pays d'Asie centrale, avec une analyse approfondie de bon nombre des blocages physiques et autres qui l'entravent et une liste détaillée des mesures destinées à améliorer les conditions de transit. Ces mesures, dont les résultats sont exposés dans le

présent rapport, sont notamment les suivantes : mise en place d'une assistance technique et d'une formation importantes, élaboration de plusieurs propositions d'investissement destinées à améliorer les infrastructures matérielles, et convocation de réunions régionales sur les problèmes de transit.

3. Au sujet du paragraphe 2, le présent rapport décrit les grands projets d'assistance technique et financière actuellement mis en oeuvre et qui se rapportent à l'amélioration des conditions de transit dans les républiques d'Asie centrale et les pays en développement de transit qui sont leurs voisins.

4. Au sujet du paragraphe 3, la CNUCED a lancé en avril 1995, conjointement avec le PNUD et en coopération avec la CESAP et la CEE, une initiative pour le commerce extérieur et les transports en Asie centrale, exposée dans le projet PNUD/CNUCED RER/95/001, afin de réduire les coûts de transit subis par les pays d'Asie centrale, et de stimuler ainsi leur commerce extérieur et leur croissance économique. Le premier jalon de cette initiative a été l'organisation, sous les auspices du PNUD et de la CNUCED, de la Réunion technique sur les liaisons de transit de l'Asie centrale avec les marchés mondiaux, qui s'est tenue à Ankara en novembre 1995, en coopération avec l'Agence turque pour la coopération internationale. La documentation et l'ordre du jour de cette réunion portaient essentiellement sur les sujets suivants :

a) Comparaison entre les différents itinéraires et modes de transport possibles et nécessité d'analyser plus précisément les coûts actuels et potentiels, afin de permettre un choix équilibré de priorités;

b) Mesures à prendre pour limiter les goulets d'étranglement dus aux infrastructures matérielles;

c) Importance fondamentale des facteurs non matériels dans l'amélioration du transit (accords juridiques, adhésion aux conventions relatives aux transports internationaux, dispositions en matière de douane et de documents, assurance, normes, systèmes de contrôle électronique, renforcement des institutions, et formation);

d) Objectif essentiel de l'amélioration de la concertation entre toutes les parties et de l'élaboration d'un accord-cadre régional en matière de transit :

i) Mesures spécifiques d'adhésion à des règles et normes communes portant sur les modalités concrètes du transport par rail, route et voie d'eau intérieure, et reconnaissance des droits et obligations mutuels de toutes les parties;

ii) Création d'institutions nationales et régionales parallèles, destinées à coordonner et à améliorer les accords de transit, à suivre les progrès accomplis, à recueillir et à analyser les informations, et à faciliter les investissements, l'assistance technique et la formation.

Les participants à cette réunion étaient des représentants des cinq pays d'Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan), de l'Afghanistan, de l'Azerbaïdjan, de la Chine, de la Fédération de Russie, de la Géorgie, de l'Iran (République islamique d') et de la Turquie (y compris

l'Agence turque pour la coopération internationale), ainsi que des représentants de diverses organisations internationales et régionales : CNUCED, PNUD, CESAP, CEE et Organisation de coopération économique (OCE).

5. Parmi les études détaillées de la CNUCED, de la CESAP et de la BERD mentionnées ci-dessus, beaucoup avaient été mises à la disposition des participants (et beaucoup ont été largement utilisées pour l'élaboration du présent rapport). Ces études et les rapports qui y ont trait sont notamment les suivants :

a) "Systèmes de transport en transit des États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins : situation actuelle et propositions" (document A/49/277, établi par le secrétariat de la CNUCED);

b) "Central Asia's trade links with the world : silken past, troubled present, promising future" (CNUCED, 1995) (projet PNUD/CNUCED RER/95/001);

c) "Transport systems in Central Asian republics and their neighbours" (CNUCED, 1995) (projet PNUD/CNUCED RER/95/001);

d) "Land transport linkages from Central Asia to seaports in the south and east" (CESAP, 1995);

e) "Transport planning for land-locked countries : transit and border-crossing issues, 1994" (CESAP, 1995);

f) "Central Asia outline transport strategy : final report" (BERD, avril 1995);

g) "United Nations agreements and conventions on facilitation of international land transport and transit" (CEE, 1995);

h) "Rapport du Colloque à l'intention des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit, tenu au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 14 au 16 juin 1995" (CNUCED, 1995);

i) "Rapport de la deuxième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 19 au 22 juin 1995" (CNUCED, 1995);

j) "Report of the Technical Meeting on Central Asia's Transit Transport Links with World Markets, held at Ankara from 7 to 9 November 1995" (UNCTAD/LLDC/Misc. 4, 1996).

II. LA NOUVELLE RÉALITÉ DES PAYS SANS LITTORAL

6. Parmi les nouveaux facteurs essentiels à considérer, il y a le fait qu'en devenant indépendants en 1991, les cinq républiques d'Asie centrale ont porté à 29 le nombre des pays en développement sans littoral dans le monde. Le

tableau figurant à l'appendice du présent document contient des données de base sur ces cinq pays, notamment la distance par voie de surface jusqu'au port de haute mer le plus proche. L'absence de littoral est une situation due à la géographie. Un pays sans littoral est un pays qui ne peut accéder par voie de surface au reste du monde qu'à travers le territoire d'un pays voisin. Cette réalité a des incidences économiques considérables.

7. Un pays sans littoral qui ne peut accéder à la mer pour ses exportations et ses importations qu'en transitant par un pays voisin dépend de ceux qui possèdent et exploitent les itinéraires de transport ainsi que des règles, réglementations et contrôles imposés par l'État de transit dans des domaines tels que les tarifs de transport, le partage des dépenses d'amélioration des itinéraires et la fixation des priorités d'investissement dans la construction, la rénovation ou l'entretien des voies de circulation. C'est seulement lorsque d'autres itinéraires apparaissent comme viables et compétitifs que ces pays peuvent avoir une influence sur les tarifs et les conditions en vigueur dans un pays de transit traditionnel.

8. Les nouveaux itinéraires ferroviaires et routiers et les autres voies de transit des républiques d'Asie centrale vers le sud (décrits plus loin) peuvent ouvrir de nouveaux horizons commerciaux, avec des avantages non seulement pour ces républiques mais aussi pour l'ensemble de leurs voisins du nord et du sud.

9. Il faudrait avoir beaucoup plus de renseignements sur les coûts réels et potentiels des divers itinéraires dont peuvent disposer les républiques d'Asie centrale pour étayer les décisions régionales et nationales relatives aux priorités de transport et aux investissements concomitants dans les infrastructures, l'assistance technique, la formation, l'amélioration de la gestion et le renforcement des accords de coopération. Si tous les intéressés disposaient d'informations plus précises, la concertation sur les conditions et les tarifs relatifs aux itinéraires existants ou proposés donnerait de bien meilleurs résultats.

10. Lorsqu'on cherche à recueillir des données plus précises sur les coûts et les avantages des divers investissements possibles dans les itinéraires de transit, il importe de se rappeler que les itinéraires de remplacement constituent une assurance fondamentale pour les pays sans littoral. Dans un monde incertain, se ménager la possibilité d'ouvrir de nouveaux couloirs de transit, même à un certain prix, au lieu de dépenser davantage pour développer le seul itinéraire efficace qui existe est peut-être, pour ces pays, l'investissement le plus rentable à long terme et la meilleure police d'assurance. Il est important de ménager un subtil équilibre entre, d'une part, la fixation de priorités visant à employer au mieux les ressources et à éviter les gaspillages, et, de l'autre, le principe qui consiste à garder suffisamment de solutions de rechange pour se prémunir contre le risque même lointain de difficultés dues à des problèmes de politique, de monopole, de réglementation ou d'efficacité concernant l'un quelconque des principaux itinéraires de transit dont disposent les pays sans littoral.

11. Lorsqu'ils négocient avec les pays de transit voisins et les organismes donateurs pour améliorer un itinéraire de transit, les pays sans littoral se rendent souvent compte que les études coûts-avantages, lorsqu'elles sont bien faites, mentionnent des coûts pour un pays (le pays de transit) et des avantages

pour plusieurs (dont les pays sans littoral). Cela veut dire qu'il est préférable d'aborder les projets d'amélioration du transit dans un cadre régional, afin que la priorité affectée au projet et les accords et conditions relatifs à son financement tiennent compte de tous les avantages ainsi que de la capacité de remboursement de tous les bénéficiaires.

12. Il faut aussi prendre garde à un autre aspect de la nouvelle réalité des pays sans littoral. Les cinq pays d'Asie centrale servent tous, dans une certaine mesure, de pays de transit les uns pour les autres (voir carte 1). Au moment de leur indépendance, il n'y avait à peu près aucun obstacle aux courants commerciaux et aux flux de transports de l'un à l'autre. Ces pays devraient donc tout faire pour éviter, grâce à des accords de coopération bien conçus, d'inutiles barrières frontalières, douanières ou réglementaires à la libre circulation du trafic entre eux. Et ils devraient supprimer au plus tôt toute barrière déjà érigée.

13. Deux pays, l'Autriche et la Suisse, offrent un exemple réussi de pays sans littoral situés au milieu d'un continent. Ils ont accepté sur leur territoire des raccourcis permettant de relier, à travers les Alpes, le nord et l'ouest de l'Europe au sud et à l'est - avec des avantages non négligeables pour leurs économies, qui sont parmi les plus vigoureuses et les plus riches du monde. Le continent eurasiatique a mis du temps à établir des liaisons commerciales terrestres entre l'Atlantique et le Pacifique, sauf pour le célèbre Transsibérien qui traverse la Fédération de Russie jusqu'à Vladivostok avec jusqu'à quatre voies parallèles. (Sur le continent nord-américain, à l'âge d'or des chemins de fer, il n'y avait pas moins de neuf lignes transcontinentales : deux au Canada et sept aux États-Unis d'Amérique). Toutefois, à la suite de l'expansion de la Fédération de Russie vers l'Asie au sud, le dernier tronçon d'une voie ferrée directe entre la Chine et Istanbul à travers l'Asie centrale vient d'être achevé. La CESAP, grâce à son projet de développement des infrastructures de transport terrestre en Asie, cherche à faire terminer une voie ferrée reliant Singapour à la Turquie par l'Inde, le "chemin de fer transasiatique", mais certains tronçons essentiels restent à construire. Elle a d'ailleurs examiné les possibilités de transport ferroviaire de marchandises à travers l'Eurasie par divers itinéraires de remplacement à destination et au départ de l'Asie du Nord-Est dans une étude de 1995 intitulée "Feasibility Study on Connecting Rail Networks of China, Kazakstan, Mongolia, the Russian Federation and the Korean Peninsula"; et elle a organisé à Bangkok au mois d'octobre 1995 une réunion entre les responsables politiques des pays concernés et des représentants d'organisations internationales afin d'examiner le rapport et de réfléchir à la possibilité de faire des expéditions transcontinentales par conteneur.

III. INCIDENCE DES CHANGEMENTS ÉCONOMIQUES SUR LE COMMERCE ET LE TRANSIT

14. Les problèmes de transit en Asie centrale doivent être envisagés sous l'angle des changements économiques spectaculaires et des difficultés concomitantes qui ont surgi dans tous les pays de l'ex-Union soviétique, et notamment de leurs incidences sur le commerce entre les 12 républiques indépendantes de la Communauté d'États indépendants (CEI) et sur leurs échanges avec le monde extérieur. Le réseau de transit dont dispose l'Asie centrale et la mesure dans laquelle il permettra de réduire au minimum les coûts réels joueront un rôle déterminant dans la capacité de la région a) à rétablir les

courants commerciaux qui ont été très perturbés avec les autres pays de la CEI sur la base d'une nouvelle division du travail décidée en fonction du marché, et surtout b) à développer les courants commerciaux directs avec le reste du monde. Il est tout à fait possible que ce développement des échanges soit le moteur dont dépend l'avenir économique de l'Asie centrale, puissamment soutenu par les perspectives très prometteuses qu'offrent les matières premières de la région. En raison du lourd handicap que constitue l'éloignement des marchés étrangers, la réussite des efforts entrepris pour réduire les frais de transport jouera un rôle décisif dans le progrès économique général et le bien-être de la population de ces pays.

A. Des économies très éprouvées par une
profonde restructuration

15. Par suite de la désintégration de l'ex-Union soviétique, qui se poursuit encore aujourd'hui, les républiques d'Asie centrale ont déclaré leur indépendance à des dates diverses entre le 31 août et le 27 octobre 1991. Jusqu'alors, elles faisaient partie intégrante d'une union économique et politique très étroite, régie par un système de planification centrale portant sur tous les aspects de l'économie. Avec la fin de ce système et les efforts déployés de toutes parts pour adopter les principes du libre-échange, la situation a brusquement changé. Malgré la création de la CEI, les économies des républiques se sont trouvées rapidement privées de leurs liens substantiels, ce qui a entraîné de profondes perturbations économiques et fait chuter l'activité et les revenus, sans parler d'une inflation galopante.

16. Ces perturbations ont été particulièrement fortes dans les républiques d'Asie centrale. Entre 1990 (dernière année complète d'existence de l'Union soviétique) et 1994, le produit intérieur brut (PIB) réel a chuté d'au moins 50 % au Kazakhstan, au Kirghizistan et au Tadjikistan. Le recul a été beaucoup moins marqué pour l'Ouzbékistan et le Turkménistan (17 %). La baisse du PIB s'est quelque peu ralentie en 1995, sauf au Tadjikistan; quant à l'Ouzbékistan, sa situation est restée à peu près stable, de sorte qu'il conserve un niveau d'activité économique supérieur à celui de toutes les autres républiques d'Asie centrale. Les perturbations se sont aussi accompagnées de déficits budgétaires et d'une hausse brutale de l'inflation, qui, entre 1992 et 1994, a dépassé 1 000 % par an en moyenne dans quatre des cinq républiques d'Asie centrale. Les chiffres de 1995 révèlent un ralentissement très net de cette inflation (le Kirghizistan est ainsi revenu à un taux plus raisonnable de 50 %).

17. L'un des effets directs de la désintégration du contexte économique a été la chute du trafic des marchandises : entre 1990 et 1993, le tonnage total a baissé de plus de moitié au Kazakhstan et au Turkménistan et des trois quarts au Kirghizistan, selon les chiffres communiqués par ces trois républiques. Cela signifie évidemment que la capacité de transport sera sans doute plus que suffisante pendant quelque temps encore, même si les crédits affectés à l'entretien et aux réparations se sont réduits comme une peau de chagrin en raison des compressions budgétaires, de sorte que la qualité des infrastructures de transport risque de se détériorer considérablement.

B. Effondrement et changement d'orientation du commerce de l'Asie centrale avec les républiques de la CEI

18. L'effondrement du trafic a surtout été dû à celui des courants commerciaux entre les républiques qui constituaient l'Union soviétique. Jusqu'en 1991, ces courants représentaient 90 % du montant total des échanges des pays d'Asie centrale. Entre 1991 et 1994, la valeur totale de ces échanges (estimée grossièrement en dollars au moyen des taux de change applicables pour le rouble) a chuté de 42 % pour le Turkménistan, de 50 % pour le Kazakhstan, de 72 % pour l'Ouzbékistan, de 78 % pour le Kirghizistan et de 88 % pour le Tadjikistan.

19. En pourcentage des exportations totales vers la CEI, la destination des exportations des pays d'Asie centrale a beaucoup changé entre 1991 et 1994 (selon les estimations grossières de la Banque mondiale) : la part allant à la Fédération de Russie a baissé d'environ 10 points et celle du commerce entre les républiques d'Asie centrale a augmenté dans les mêmes proportions. D'après les estimations faites pour 1994, la part des exportations vers la Fédération de Russie dans le total des exportations entre les républiques a été la plus élevée pour le Kazakhstan (70 %), suivi du Kirghizistan et de l'Ouzbékistan (56 %), du Turkménistan (40 %) et du Tadjikistan (34 %). Par contre, la part du commerce interne à l'Asie centrale a été la plus forte pour le Tadjikistan (64 %), suivi du Kirghizistan (38 %), de l'Ouzbékistan (37 %), du Turkménistan (27 %) et du Kazakhstan (23 %).

C. Croissance du commerce avec les pays extérieurs à la CEI

20. En raison des difficultés qu'éprouvent les républiques d'Asie centrale et les autres pays de la CEI pour enregistrer et communiquer les chiffres de leur commerce avec les pays étrangers, il est utile de considérer les chiffres symétriques communiqués par leurs partenaires extérieurs à la base de données statistiques sur les produits de base de l'ONU. L'utilisation de chiffres symétriques appelle deux mises en garde. La première est que la valeur des exportations, calculée en fonction des chiffres relatifs aux importations communiqués par les pays destinataires, comprend le coût de l'assurance et du fret; elle est donc supérieure aux recettes d'exportation encaissées par les pays exportateurs. La seconde est, à l'inverse, que la valeur des importations est calculée franco à bord (FAB) et ne comprend donc pas le coût de l'assurance et du fret payé par les importateurs.

21. On constate un signe manifestement positif, à savoir l'accroissement des exportations de l'Asie centrale vers les pays extérieurs à la CEI : entre 1992 et 1994, ces exportations ont plus que triplé pour atteindre 3 milliards de dollars. Cette évolution est soulignée par les chiffres du commerce extérieur déjà communiqués pour 1995 par 13 pays (qui, en 1994, représentaient 60 % des exportations hors CEI) : les exportations de l'Asie centrale vers ces 13 pays ont encore progressé de 11 % en 1995. De même, les importations de l'Asie centrale en provenance des pays extérieurs à la CEI ont plus que triplé entre 1992 et 1994, pour atteindre 3,5 milliards de dollars. Toutefois, les 13 pays qui ont déjà communiqué leurs chiffres pour 1995 (et qui, en 1994, représentaient 73 % du total des importations de l'Asie centrale) affichent une baisse de près de 10 %.

22. À part les pays de la CEI, les sept principaux débouchés de l'Asie centrale sont, dans l'ordre, la Chine (avec plus de 550 millions de dollars en 1995, en nette augmentation), l'Allemagne, l'Italie, la Turquie, la France, la République de Corée et les États-Unis. Les sept principales sources d'importation hors CEI pour l'Asie centrale sont les mêmes que les débouchés à l'exportation, mais dans un ordre différent : l'Allemagne vient en tête (bien que son chiffre soit revenu à 781 millions de dollars en 1995 contre 948 millions en 1994), suivie de la Turquie, de la République de Corée, de la Chine, des États-Unis, de l'Italie et de la France. Il faut noter que trois de ces partenaires commerciaux – la Chine, la Turquie et la République de Corée – sont plus accessibles par voie de surface, grâce à certains itinéraires ouverts récemment ou envisagés à travers la Chine, la République islamique d'Iran ou le Caucase, que par des itinéraires plus septentrionaux, en supposant que ces nouveaux itinéraires soient moins coûteux, plus sûrs et plus efficaces.

23. S'il est vrai que les matières premières ont toujours joué un rôle essentiel dans les exportations des républiques d'Asie centrale, ces exportations comportent aussi toute une série de produits manufacturés tels que les machines lourdes, le matériel de transport et d'autres produits de l'industrie mécanique. Toutefois, dans trois de ces républiques, les exportations hors CEI portent plutôt sur les matières premières. Ainsi, au Turkménistan, deux produits, la fibre de coton et le pétrole (brut et raffiné) ont constitué 95 % de ces exportations en 1993; en Ouzbékistan, deux produits, la fibre de coton et l'or, en ont représenté 90 %; et au Tadjikistan, deux produits, le coton et l'aluminium, en ont représenté 79 %. Globalement, du fait que le commerce avec les pays extérieurs à la CEI gagne en importance par rapport au commerce entre les républiques, il se peut que la composition des exportations se modifie en faveur des produits tirés des ressources naturelles. Au Kazakhstan toutefois, environ la moitié seulement des exportations hors CEI se compose de matières premières (telles que le cuivre, divers autres métaux et le pétrole brut), le reste étant constitué de produits manufacturés (souvent tirés d'ailleurs de matières premières transformées); quant au Kirghizistan, ses exportations hors CEI sont surtout constituées de produits manufacturés (tels que les produits tirés du fer et de l'acier).

24. Le profil général des échanges de produits de base entre les cinq républiques d'Asie centrale et les pays extérieurs à la CEI montre qu'en 1994 le coton a représenté près de la moitié des exportations et que le blé a été le produit le plus importé (5 % du total); le blé a baissé par rapport à l'année 1993, où il représentait 10 % des importations totales, et sa part sera sans doute inférieure à 2 % en 1995, ce qui est apparemment dû à la diminution de l'aide alimentaire accordée à ces pays.

D. Modification de la structure des coûts de transport dans le commerce extérieur

25. Dans l'ex-Union soviétique, le mode de transport le plus utilisé pour les marchandises était le rail, avec (si l'on exclut les pipelines) près de 70 % du fret total (en tonnes-kilomètres). Pour le Kazakhstan et le Turkménistan, le pourcentage est encore plus élevé : 90 % en 1990. En revanche, pour le Kirghizistan, il est beaucoup plus bas (30 %) en raison des obstacles géographiques que présente ce pays montagneux. Comme la politique consistait à privilégier les chemins de fer, les tarifs étaient tirés vers le bas quant aux

principales structures de prix, de sorte que le rail a été encouragé pour les produits volumineux et de faible valeur tirés des matières premières, qui occupent une place importante dans le commerce des pays d'Asie centrale.

26. Après la disparition de l'Union soviétique, le réseau ferroviaire a été officiellement découpé, son administration a été décentralisée et le matériel roulant a été divisé entre les républiques. Avec l'application des principes du libre-échange et la fixation des prix en fonction des coûts, les tarifs ferroviaires ont eu tendance à s'envoler. En outre, le système centralisé de paiement des services ferroviaires a été abandonné et, depuis le 1^{er} mai 1994, tous les services entre les républiques doivent être payés d'avance en monnaie forte. Cette formule pénalise lourdement les usagers, tout en augmentant considérablement le coût du transport. Malgré cela, les pays de la CEI continuent d'avoir des tarifs communs pour les chemins de fer et les services annexes, qui sont fixés chaque année par la Conférence tarifaire de leurs compagnies de chemins de fer. Ces tarifs sont établis en francs suisses, sauf pour les transports en conteneur sur le Transsibérien, qui sont facturés en dollars.

27. En examinant le coût du transport payé par les cinq pays d'Asie centrale pour leur principal produit d'exportation (le coton) et leur principal produit d'importation (le blé), on peut évaluer la part de ce coût dans la valeur totale des deux produits. Le coton brut est une matière première d'assez grande valeur. En 1993, les exportations hors CEI (selon les chiffres communiqués par les pays partenaires) ont été de 714 millions de dollars, valeur coût, assurance, fret (CAF), pour un volume de 594 000 tonnes, soit une valeur moyenne CAF de 1 200 dollars par tonne. Le coût d'expédition d'une tonne par chemin de fer de Tachkent (Ouzbékistan) aux principaux points d'embarquement vers l'étranger aux confins de la zone de la CEI variait entre 36,30 dollars pour le port de Novorossisk sur la mer Noire et 76,90 dollars pour le port de Vladivostok sur l'océan Pacifique. Par conséquent, les frais officiels de transport du coton brut à l'intérieur de la zone de la CEI représentaient seulement entre 3 % et 6 % de la valeur de la marchandise.

28. La situation est très différente pour le blé (et elle peut être plus extrême encore pour les matières premières de valeur inférieure). La valeur FAB (hors assurance et fret) des importations de blé (selon les chiffres communiqués par les partenaires) a été de 260 millions de dollars en 1993 pour 2,3 millions de tonnes, soit une valeur moyenne FAB de 113,00 dollars la tonne.

29. En 1994, le coût du transport ferroviaire d'une tonne de blé entre un point de transfert aux confins de la zone de la CEI et Tachkent variait entre 39,40 dollars (de Novorossisk sur la mer Noire) et 83,40 dollars (de Vladivostok sur le Pacifique). Il représentait entre 35 % et 74 % du prix d'achat à l'étranger. Si l'on tient compte des frais de transport maritime depuis le fournisseur jusqu'à la zone de la CEI, on constate que les frais de transport peuvent représenter la moitié, voire plus, de la valeur du blé livré en Asie centrale, soit une majoration de 250 millions de dollars par an par rapport au prix d'achat (FAB) pour cet important produit de base. À cela s'ajoute souvent une kyrielle de versements supplémentaires officieux, voire illégaux. Il y a aussi les frais supplémentaires indirects dus à l'insécurité des conditions de transport et les coûts élevés dus aux retards et aux incertitudes pour les particuliers, les entreprises et l'économie tout entière. Lorsqu'on comparera

les différents itinéraires et modes de transit possibles, il faudra absolument avoir une estimation de tous ces facteurs pour déterminer les blocages les plus coûteux et les éléments à améliorer en priorité. La réduction des coûts de transport aura une grande incidence sur la croissance économique de l'Asie centrale, qu'elle soit due à l'ouverture de nouveaux itinéraires, à l'intensification de la concurrence sur l'ensemble des itinéraires, à l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des infrastructures et des services de transport ou aux efforts concertés faits pour réduire le gaspillage et l'inefficacité en adoptant les concepts internationaux les plus modernes en matière de facilitation du transit.

IV. LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES DE TRANSIT POSSIBLES POUR L'ASIE CENTRALE

30. Grâce à plusieurs initiatives prises au cours des dernières années, les républiques d'Asie centrale ont de plus en plus de choix en matière de transit. Le présent exposé traite essentiellement du transport des marchandises et non du transport des passagers, et porte avant tout sur le transport de surface par route ou voie ferrée (et, à l'occasion, par voie d'eau intérieure) plutôt que sur le transport aérien ou les pipelines ou sur les questions plus large de mise en valeur des voies d'eau intérieures - questions qui revêtent aussi une grande importance pour l'essor du commerce de l'Asie centrale (voir encadré 1).

Encadré 1

LE FUTUR BOOM PÉTROLIER DE LA MER CASPIENNE ET LA CONCURRENCE POUR L'IMPLANTATION DES OLÉODUCS DE TRANSIT

La mise en valeur des nouveaux gisements pétroliers dans la mer Caspienne et les pays limitrophes a déjà donné lieu à d'intenses négociations entre les compagnies pétrolières internationales et les gouvernements des pays intéressés quant au trajet des oléoducs qui devront être construits ou élargis pour acheminer l'énorme production attendue. Le premier "pétrole nouveau" viendra du gisement de Chakh Deniz, au large de l'Azerbaïdjan. Au cours des 10 ou 15 prochaines années, le gisement de Tenghiz, au large du Kazakhstan, produira un volume plus grand encore. Les réserves potentielles des gisements de la Caspienne pourraient approcher les 200 milliards de barils, soit presque autant que celles de l'Arabie saoudite. Une partie de ce pétrole devrait être acheminée par oléoduc vers les ports russes de la mer Noire et une partie par oléoduc vers les ports géorgiens de cette même mer. La Turquie a proposé un oléoduc allant du Caucase jusqu'à son port méditerranéen de Ceyhan à travers son territoire, afin de contourner le Bosphore, où la perspective d'une intensification du trafic pétrolier suscite de graves inquiétudes pour l'environnement. Le Kazakhstan et la République islamique d'Iran ont conclu récemment un accord de troc aux termes duquel une partie du pétrole brut du Kazakhstan sera livrée aux raffineries du nord de la République islamique d'Iran en échange des mêmes quantités de brut à enlever directement dans les ports du golfe Persique pour être livrées sur les marchés mondiaux en tant qu'exportations du Kazakhstan.

31. La carte 1 représente les principaux éléments du réseau ferroviaire et routier intérieur qui dessert les républiques d'Asie centrale. Elle montre la part importante du transit dans le commerce entre les républiques elles-mêmes. Elle indique en outre les principaux points traditionnels de liaison avec la Fédération de Russie, soit pour le commerce direct avec ce pays, soit pour le transfert à destination des autres pays de la CEI et, au-delà, vers les partenaires étrangers ou les destinations du monde entier. On y trouve aussi les points de liaison ferroviaire et routière des itinéraires de transit à travers les pays voisins autres que la Fédération de Russie : Chine, Afghanistan, République islamique d'Iran et Azerbaïdjan (par le transbordeur de la Caspienne).

32. La carte 2 offre une vue schématique des principaux itinéraires ferroviaires existants ou possibles, avec les indications suivantes :

a) La distance ferroviaire entre Tachkent, au coeur de l'Asie centrale, et les ports ou les points de transfert ferroviaire aux confins de la zone de la CEI (c'est-à-dire la zone où le Conseil des transports ferroviaires de la CEI continue de coordonner les différentes administrations des chemins de fer des 12 pays de la Communauté), par sept itinéraires différents mais traditionnels et représentatifs qui traversent la Fédération de Russie;

b) À titre de comparaison, quatre autres itinéraires possibles à travers d'autres pays voisins, avec les distances ferroviaires depuis Tachkent, ville typique de l'Asie centrale : i) par le transbordeur de la Caspienne à travers l'Azerbaïdjan jusqu'au port de Batoumi (Géorgie), sur la mer Noire; ii) par le nouvel itinéraire (ouvert en 1992) jusqu'à un port chinois; iii) par le nouvel itinéraire (ouvert en 1996) jusqu'au port de Bandar-e Abbas à travers la République islamique d'Iran; et iv) par le même itinéraire jusqu'au port d'Istanbul. (Les autres itinéraires proposés sont indiqués dans la suite du texte.)

A. Les liaisons ferroviaires et routières traditionnelles à travers la Fédération de Russie

33. Depuis que des rails ont été posés en Asie centrale il y a plus d'un siècle, le chemin de fer est le moyen traditionnel de transport des marchandises, surtout pour les longs trajets. Aux voies ferrées s'est ajouté un important réseau routier, relié notamment à la Fédération de Russie voisine. Vu la part considérable du commerce entre les républiques du temps de l'Union soviétique et la prédominance des itinéraires de transit par la Fédération de Russie, même pour le commerce hors CEI, il n'est pas étonnant que la grande majorité du fret de surface continue d'être acheminée grâce aux liaisons traditionnelles vers et à travers la Fédération de Russie.

1. Liaisons ferroviaires à travers la Fédération de Russie

34. Trois des principaux itinéraires ferroviaires parallèles à la voie ferrée transsibérienne traversent le nord du Kazakhstan (par Petropavlovsk, Koktchetav et Aqmola) (voir carte 1). Cet important ensemble de couloirs (à l'ouest vers Moscou, la Baltique et l'Europe occidentale et à l'est vers Vladivostok et le Pacifique) ne peut être emprunté que par trois liaisons ferroviaires nord-sud depuis le Kazakhstan : une qui pénètre dans la Fédération de Russie près

d'Orenbourg à l'ouest, une près de Semipalatinsk à l'est, et la troisième ligne directe au nord, de Tachkent à Almaty ou Aqmola. Une quatrième grande ligne nord-sud court le long de la partie occidentale des républiques d'Asie centrale, partant de Tchardjoou (Turkménistan) et traversant l'Ouzbékistan et le Kazakhstan jusqu'à Astrakhan (Fédération de Russie), sur la Caspienne, et donc jusqu'à la liaison ferroviaire qui rejoint la mer Noire à l'ouest.

35. Si ces liaisons ferroviaires traditionnelles restent commodes, c'est parce que les lignes ferroviaires de l'Asie centrale faisaient partie du réseau unique de l'ex-Union soviétique (qui continue à fonctionner de façon coordonnée à bien des égards tels que l'établissement des horaires des trains directs et la fixation des tarifs), que l'utilisation de certains itinéraires de substitution a été entravée par des problèmes d'agitation politique, et que les nouveaux itinéraires commencent juste à être exploitables.

2. Liaisons routières à travers la Fédération de Russie

36. Le réseau routier intérieur de l'ex-Union soviétique, bien qu'assez développé, n'a jamais joué de rôle important dans le transport des marchandises en raison de la longueur des distances à parcourir et de la priorité officielle donnée aux chemins de fer. Pour les matières premières volumineuses, le choix du chemin de fer semble logique. Mais les tarifs ferroviaires ont considérablement augmenté (en termes relatifs) depuis quelque temps, et ils pourraient augmenter encore avec la disparition des subventions ou si les États appliquent des politiques de prix non concurrentielles – autant de faits qui favoriseraient le recours à d'autres modes (ou itinéraires) de transport. Le problème se pose surtout pour les pays d'Asie centrale, qui doivent désormais payer en monnaie forte l'utilisation des longs couloirs de transit par chemin de fer. Si les problèmes de sécurité sur la route et de paiements officiels supplémentaires étaient résolus, ces pays seraient inévitablement tentés de recourir de plus en plus à des véhicules routiers qui leur appartiendraient et seraient exploités par eux et qui leur occasionneraient des dépenses minimales en devises (pour le carburant en cours de route par exemple). Actuellement, il est très souvent nécessaire de faire accompagner les camions par des gardes armés, ce qui renchérit d'autant le transport.

B. Les itinéraires ferroviaires et routiers traversant la Caspienne par transbordeur

1. L'itinéraire actuel (Turkmenbashi-Bakou-mer Noire) et les propositions de modernisation et d'extension vers la Turquie et l'Europe

37. La liaison la plus courte entre les républiques d'Asie centrale et un port de haute mer est la liaison ferroviaire qui traverse le Turkménistan pour aller jusqu'au port de Turkmenbashi (anciennement Krasnovodsk) sur la Caspienne, emprunte le transbordeur jusqu'au port de Bakou (Azerbaïdjan), puis repart jusqu'aux ports de Batoumi ou de Poti (Géorgie), sur la mer Noire (voir carte 4). Outre la baisse du trafic ferroviaire due à la restructuration économique, les hostilités et l'agitation politique dans le Caucase (qui ont touché l'Arménie et l'Azerbaïdjan à partir de 1989, puis la Géorgie à partir de 1992) ont limité d'usage de cet itinéraire. Au cours des dernières années, il semble que les expéditions par les ports de Bakou et de Batoumi n'aient pas

dépassé environ un million de tonnes par an (dont une partie due à l'aide alimentaire), contre 5 millions de tonnes auparavant. Selon des informations récentes, il y aurait au maximum un transbordeur par jour sur la ligne Turkmenbashi-Bakou, contre sept autrefois. Les installations portuaires de Turkmenbashi ont besoin d'être rénovées (tout comme celles du port kazakh d'Aktau), et l'élévation du niveau de la Caspienne (2 mètres depuis 1977) a causé des dégâts. La seule liaison ferroviaire avec la Turquie sur cet itinéraire est celle qui part de Tbilissi, capitale de la Géorgie, traverse l'Arménie (Gyumri) et rejoint Kars, sur le réseau turc, mais elle a été fermée par la Turquie lors des hostilités qui ont éclaté entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan.

38. Le transbordeur de la Caspienne transporte des véhicules routiers et des wagons de chemin de fer, ce qui permet un trafic direct dans les deux sens entre l'Asie centrale et les ports de la mer Noire. Il y a aussi une liaison routière entre Batoumi (Géorgie) et le réseau routier turc.

39. Lors de la Réunion technique CNUCED/PNUD d'Ankara en novembre 1995 (voir par. 4 ci-dessus), les représentants des Gouvernements turc et géorgien ont présenté quatre propositions : a) moderniser les itinéraires de transit ferroviaire et routier entre Bakou, sur la Caspienne, et les ports de Batoumi et de Poti, sur la mer Noire, à travers l'Azerbaïdjan et la Géorgie; b) rénover les ports de Turkmenbashi et Bakou et le service de transbordeur qui les relie; c) construire une ligne ferroviaire directe entre la Turquie et la Géorgie; et d) chercher à offrir des services de transbordeur ferroviaire à travers la mer Noire entre les ports de Poti (Géorgie) ou de Samsun (Turquie) et l'Ukraine, la Bulgarie et la Roumanie.

40. La nouvelle liaison ferroviaire aurait une capacité de 5 millions de tonnes par an et serait construite de Kars (Turquie) jusqu'à Vale et Akhaltsikhe (Géorgie). Des études techniques préliminaires ont déjà été réalisées sur l'itinéraire, et des calculs de coût approximatifs ont été faits, mais la faisabilité du projet n'a pas encore été déterminée en termes de coûts-avantages sur la base de projections réalistes des volumes de trafic. Le tronçon turc de 92,5 kilomètres coûterait environ 140 millions de dollars, et il faudrait encore construire 35 kilomètres en Géorgie. Il faudrait aussi prévoir un changement d'écartement à la frontière (de 1,435 mètre du côté turc à 1,52 mètre du côté géorgien). Il serait théoriquement possible, si la situation politique le permet, de rouvrir l'ancien itinéraire ferroviaire de Kars (Turquie) à Gyumri (Arménie), puis de le relier à la Géorgie; les autorités turques ont d'ailleurs demandé à la CEE de moderniser cet itinéraire afin qu'il réponde aux conditions de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes. Cette proposition, qui a été acceptée le 26 mars 1996 par le Groupe de travail du transport combiné de la CEE, sera soumise au Bureau des affaires juridiques de l'ONU; elle devrait entrer en vigueur, juridiquement parlant, durant le second trimestre de 1997.

41. Cette initiative de la Turquie et de la Géorgie concernant le couloir entre la Caspienne et la mer Noire a pour objectif plus large de faire de ce couloir rénové l'un des grands axes du commerce entre l'Asie centrale et l'Europe, aussi bien par le rail que par la route. Selon les calculs préliminaires approximatifs effectués par les autorités turques, il faudrait dépenser 5 milliards de dollars sur cinq ans pour moderniser les liaisons ferroviaires et

routières entre Almaty, Bichkek, Tachkent, Douchanbé et Achgabat vers le Turkménistan et rénover l'itinéraire transcaspien mer Noire-Turquie-Europe mentionné ci-dessus.

42. Dans le cadre du programme TRACECA de l'Union européenne, plusieurs projets d'assistance technique sont actuellement mis en oeuvre afin d'améliorer les conditions de transit en Asie centrale, de façon notamment que les pays de la région puissent accéder plus facilement aux itinéraires transcaspiens et transcaucasiens et puissent mieux les utiliser. La liste de ces projets figure dans l'encadré 2. Dans cet esprit, on a commencé à expédier le coton de l'Asie centrale vers l'Europe par l'itinéraire Caspienne-Caucase, par quantités de 60 000 tonnes à titre d'essai, sachant qu'on prévoit un volume annuel de 3 millions de tonnes. La Banque mondiale soutient un projet de rénovation des itinéraires routiers et ferroviaires en Géorgie, et elle finance avec la BERD un projet d'entretien et de rénovation du réseau routier en Arménie (voir encadré 3).

2. Autres itinéraires proposés par la mer Caspienne

43. De nombreux autres itinéraires utilisant le transbordeur de la Caspienne ont été proposés, notamment : a) un itinéraire Turkmenbashi-Astrakhan par la Fédération de Russie; b) des itinéraires analogues à partir des ports kazakhs (tels qu'Aktau) jusqu'aux ports de la République islamique d'Iran ainsi que vers Bakou ou Astrakhan; et c) une ligne ferroviaire longeant en partie la côte orientale de la Caspienne (de Bandar-e Torkeman à Turkmenbashi ou même à Aktau), avec un service de transbordeur jusqu'à Astrakhan, afin d'établir une liaison plus directe entre la République islamique d'Iran et la Fédération de Russie. La plupart de ces idées n'en sont qu'au stade préliminaire, encore que la BERD finance actuellement d'importants travaux de modernisation du port d'Aktau, avec l'assistance technique du programme TRACECA (voir encadrés 2 et 3). De plus, une nouvelle ligne ferroviaire de 20 kilomètres est en construction en République islamique d'Iran, entre le port d'Amirabad, sur la côte méridionale de la Caspienne, et le principal réseau ferroviaire, c'est-à-dire aussi vers les ports du golfe Persique.

Encadré 2

PROJETS DU PROGRAMME TRACECA* SE RAPPORTANT AU
 TRANSIT DANS LES RÉPUBLIQUES D'ASIE CENTRALE

<u>Numéro</u>	<u>Titre</u>	<u>Budget</u> (en milliers d'ECU)	<u>Date d'achèvement</u> <u>prévue</u>
1	Transfert/cadre juridique	300	Décembre 1994
2 et 3	Systèmes d'information : Est-Ouest et Ouest-Est	600	Décembre 1994
4	Élévation du niveau de la mer Caspienne	250	Juillet 1995
5	Ressources humaines : formation dans le domaine des chemins de fer	250	Décembre 1995
6	Pièces détachées pour véhicules routiers	300	Septembre 1996
7	Système de suivi du fret ferroviaire	850	Janvier 1998
8	Services de transports routiers (Caucase)	250	Novembre 1996
9	Transport intermodal	500	Janvier 1997
10	Ressources humaines : formation à la gestion des transports	900	Juillet 1997
11	Modèle de prévision du trafic régional	700	Avril 1997
12	Cadre juridique et réglementaire concernant les transports	1 500	Janvier 1998
13	Mise en oeuvre des systèmes de gestion des revêtements	1 000	Mars 1997
14	Ressources humaines : formation dans le domaine maritime	700	Mai 1997
15	Entretien du matériel roulant	700	Février 1997
16	Facilitation du commerce dans le TRACECA	800	Février 1997
17	Entretien des infrastructures ferroviaires (Caucase)	1 200	Mars 1997
18	Services de transports routiers (Asie centrale)	600	Janvier 1997
19	Entretien des infrastructures ferroviaires (Asie centrale)	1 200	Janvier 1997
20	Gares maritimes : Bakou et Krasnovodsk	800	Février 1997
21	Assistance technique pour le port d'Aktau	1 500	Décembre 1997
22	Conseils juridiques : terminal céréalier de Poti	250	Juillet 1996
	Total	15 150	

* Couloir de transport Europe-Caucase-Asie

Encadré 3

PROJETS DE LA BANQUE EUROPÉENNE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT
ET DE LA BANQUE MONDIALE SE RAPPORTANT AU TRANSIT
DANS LES RÉPUBLIQUES D'ASIE CENTRALE

A. Banque européenne pour la reconstruction et le développement

La BERD a financé une étude sur le transport régional intitulée "Central Asia outline transport strategy", destinée à préparer une ébauche de stratégie pour la mise en valeur des grandes artères du commerce et des transports interrégionaux, internationaux et intérieurs connexes, à travers et entre les pays. Cette étude a été achevée en 1995.

Voici la liste des projets de coopération technique mis en oeuvre en Asie centrale et dans le Caucase, qui sont tous reliés à des projets de prêt de la BERD, existants ou proposés :

- Turkménistan : Élaboration d'un projet de modernisation des routes (Achgabat-Mary); étude du projet de mise en valeur du port de Turkmenbashi.
- Arménie : Assistance au projet proposé pour la modernisation des routes (à cofinancer avec la Banque mondiale).
- Azerbaïdjan : Assistance liée à un projet proposé pour la modernisation des routes.
- Géorgie : Projet de terminal céréalier (port de Poti) : évaluation économique et technique, évaluation de l'environnement, préparation et lancement des appels d'offres, et recommandation concernant les structures juridiques dans le cadre de la mise en place d'une concession.
- Kazakhstan : Projet de reconstruction du port d'Aktau : services consultatifs financiers et institutionnels, études détaillées et élaboration des dossiers d'appel d'offres, et développement institutionnel du port.

Outre les projets de prêt indiqués ci-dessus, la BERD examine actuellement des projets de modernisation des chemins de fer au Kazakhstan et au Turkménistan, un projet de centre de répartition des transports en Azerbaïdjan et le projet de route entre Bichkek et Och au Kirghizistan.

À propos du projet relatif au port d'Aktau, la BERD fournit environ 54 millions de dollars (sur un coût total d'environ 76 millions) pour la modernisation du port, consistant notamment à relever de deux mètres le niveau de plusieurs installations de mouillage, y compris une installation spécialisée pour les céréales et une installation pour les marchandises en général, et à surélever certaines conduites situées sur la jetée. Le dossier du projet a été signé en avril 1996. Ce projet est considéré comme une première phase destinée à répondre aux besoins immédiats.

B. Banque mondiale

En septembre 1995, la Banque mondiale a approuvé un projet d'entretien et de modernisation des routes pour l'Arménie, d'un montant total de 35 millions de dollars (dont 16 millions à financer par elle), avec un cofinancement de la France, du Koweït et de la BERD.

En mars 1996, elle a approuvé un projet de modernisation des transports routiers et ferroviaires pour la Géorgie, d'un montant total de 20 millions de dollars (dont elle financera environ la moitié).

La Banque mondiale envisage aussi sérieusement de financer un projet d'entretien et de modernisation des routes d'un montant de 100 millions de dollars pour les tronçons prioritaires des couloirs routiers internationaux du Kazakhstan. Ce financement servira à l'entretien d'environ 1 500 kilomètres et à la modernisation d'environ 250 kilomètres de routes.

C. Autres liaisons ferroviaires extérieures à la Fédération de Russie, vers l'est, l'ouest et le sud

1. La nouvelle liaison ferroviaire avec la Chine (1992)

44. Une nouvelle liaison ferroviaire entre le Kazakhstan (Drouzhba) et la Chine (Urumchi), achevée en 1992, permet un acheminement direct du trafic jusqu'à la côte Pacifique de la Chine (voir carte 3). Pour l'instant, les capacités de transbordement de Drouzhba sont limitées à environ un million de tonnes par an, chiffre qui n'était pas encore atteint en 1994. Depuis que cette liaison a été ouverte, le trafic des marchandises entre le Kazakhstan et la Chine est resté assez faible : 726 000 tonnes en 1992, 571 000 tonnes en 1993 et 525 000 tonnes en 1994. Ces chiffres modestes s'expliquent peut-être en partie par le fait que les tarifs ferroviaires de la Chine jusqu'au port de Lianyungang étaient 30 % plus chers que pour l'itinéraire traversant la Fédération de Russie jusqu'à Vladivostok - alors que ce dernier est plus long de 1 500 kilomètres et que les frais d'exploitation sont souvent moins élevés en Chine qu'en Fédération de Russie. Les chemins de fer kazakhs comptent porter leur capacité de transbordement à 12 millions de tonnes par an, mais ils n'ont que très peu de moyens financiers. (Il y a un changement d'écartement à Drouzhba, de 1,435 mètre du côté chinois à 1,52 mètre du côté kazakh).

2. La nouvelle liaison ferroviaire qui rejoint la République islamique d'Iran et se poursuit jusqu'au golfe Persique et à la Turquie (1996)

45. La liaison avec la Chine étant déjà assurée, les derniers éléments d'un itinéraire ferroviaire reconstituant l'ancienne route de la soie ont été mis en place en 1996. En avril, les travaux ont été achevés sur le dernier tronçon entre le réseau ferroviaire de l'Asie centrale, à Tejen (Turkménistan), et celui de la République islamique d'Iran, à Mashhad (voir carte 4), les deux parties intéressées ayant construit leur tronçon en direction de la gare frontalière de Sarakhs (Turkménistan), où il y a un changement d'écartement entre la norme de 1,52 mètre de la CEI et la norme européenne de 1,435 mètre. La nouvelle liaison permet donc d'assurer un service entre les ports du golfe Persique et les républiques d'Asie centrale ainsi qu'entre Istanbul et ces républiques, avec des liaisons ferroviaires possibles jusqu'en Chine.

46. La liaison historique nord-sud a été décidée en 1989 (à partir des études réalisées en 1977-1978), et les travaux ont commencé en 1991. Le tronçon de 164 kilomètres entre Mashhad et Sarakhs coûte 171 millions de dollars, et le tronçon de 132 kilomètres entre Tejen et Sarakhs, 45 millions de dollars. On a prévu pour le début un trafic d'un million de tonnes de marchandises par an à la gare frontalière de Sarakhs, avec 11 trains de marchandises par jour comptant chacun 45 à 50 wagons, et 2 trains de voyageurs comptant chacun 10 voitures. Le transit des trains de marchandises dans la gare prendra normalement quatre heures, et celui des trains de voyageurs 80 minutes. La capacité actuelle est d'environ 5 millions de tonnes par an. Avec des investissements supplémentaires, une capacité formelle de 10 millions de tonnes par an pourrait être atteinte en quelques années.

47. L'itinéraire a été inauguré en grande pompe le 13 mai 1996. Il y a d'abord eu une cérémonie d'ouverture à Mashhad, réunissant les représentants de plus de 50 pays, dont 12 chefs d'État. Les invités ont ensuite parcouru la nouvelle ligne à bord d'un train spécial baptisé "Fierté", se sont arrêtés pour de nouvelles cérémonies sur la frontière à Sarakhs, puis sont arrivés à Achgabat, capitale du Turkménistan, pour une réunion au sommet qui s'est tenue le 14 mai entre les 10 pays membres de l'OCE (Afghanistan, Azerbaïdjan, République islamique d'Iran, Pakistan, Turquie et les cinq républiques d'Asie centrale). Au menu de cette réunion figuraient de nouvelles améliorations à apporter aux liaisons de transport et de commerce de la région (voir aussi encadré 4).

Encadré 4

PLAN D'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS

L'Organisation de coopération économique (OCE) comprend les cinq républiques d'Asie centrale, plus l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan et la Turquie. Les ministres des transports des 10 pays réunis à Almaty en octobre 1993 ont adopté un plan d'ensemble relatif au développement du secteur des transports dans la région de l'OCE. Les buts et objectifs de ce plan sont les suivants :

1. Permettre aux camions de se rendre d'un bout à l'autre de la région conformément aux normes internationales et par les itinéraires prescrits par les États membres;
2. Agrandir et intégrer les réseaux nationaux de chemins de fer afin de permettre le transport par rail d'un bout à l'autre de la région;
3. Développer les liaisons aériennes de façon à offrir au moins une liaison hebdomadaire entre les capitales et les grandes villes de chacun des pays de l'OCE;
4. Agrandir les installations portuaires pour pouvoir absorber le commerce maritime de la région;
5. Conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux à l'intérieur de la région ou au-delà, selon ce qui sera nécessaire pour faciliter ce transport, y compris au sujet de l'accès par les nouveaux postes frontaliers et douaniers qui seront éventuellement mis en place.

Un groupe d'experts de haut niveau s'est réuni à Almaty en juillet 1995 pour débattre de la mise en oeuvre du plan d'ensemble. Les recommandations qu'il a formulées au sujet des éléments à ajouter ou des améliorations à apporter aux réseaux ferroviaires et routiers de la région sont reprises plus loin dans le présent rapport et sur les cartes 3 et 4.

48. La République islamique d'Iran a déjà fait beaucoup et prévoit de faire plus encore pour agrandir son réseau ferroviaire vers le sud, jusqu'au port modernisé de Bandar-e Abbas, dans le détroit d'Ormuz, à l'embouchure du golfe Persique. La liaison finale par Téhéran entre Mashhad et Bandar-e Abbas (c'est-à-dire entre Bafq et le port) a été inaugurée le 18 mars 1995. Un itinéraire plus direct entre Mashhad et le même port devrait être aménagé à travers le désert, entre Mashhad et Bafq (790 kilomètres), au cours des prochaines années (peut-être pour l'an 2000), ce qui raccourcirait considérablement (de plus de 900 kilomètres) la distance d'accès de l'Asie centrale au golfe Persique (voir carte 4). Pour la majeure partie de la région de l'Asie centrale, cette nouvelle liaison ferroviaire plus courte aura environ la même longueur que l'itinéraire transcaspien vers Batoumi (environ 2 950 kilomètres depuis Tachkent).

49. La liaison ferroviaire entre la République islamique d'Iran et l'intérieur de la Turquie, désormais accessible aux républiques d'Asie centrale, présente un goulet d'étranglement qui limite la capacité de transport direct jusqu'à Istanbul, à savoir les 96 kilomètres de traversée du lac Van, à l'est de la Turquie, qui se font par transbordeur ferroviaire. Deux transbordeurs capables d'emporter 16 wagons effectuent chacun trois allers et retours par jour, ce qui offre une capacité annuelle de 500 000 à 600 000 tonnes. On envisage une voie ferrée de 250 kilomètres qui contournerait le terrain montagneux situé au nord du lac et pourrait porter la capacité annuelle à 4 millions de tonnes. Outre les obstacles physiques, les pays intéressés ne se sont toujours pas entendus sur des documents simplifiés uniformes pour l'ensemble du transport entre la zone de la CEI et les pays d'Europe occidentale, ce qui rend les formalités beaucoup plus compliquées et accroît les coûts et les risques liés à l'utilisation d'un itinéraire ferroviaire direct vers l'Europe.

3. Liaisons ferroviaires possibles vers Karachi

50. Pour terminer la première liaison ferroviaire entre la République islamique d'Iran et le Pakistan, il manque encore un élément, dont on s'occupe très activement : la construction d'une nouvelle voie ferrée de 545 kilomètres entre Zahedan et Kerman, en République islamique d'Iran. Les travaux ont commencé et, lorsqu'ils seront terminés, il y aura une ligne reliant l'Asie centrale à Karachi à travers la République islamique d'Iran (avec un changement d'écartement supplémentaire pour le réseau pakistanais, qui est en 1,676 mètre) (voir carte 4).

51. Il serait possible de créer une liaison beaucoup plus courte entre l'Asie centrale et Karachi si l'un des deux itinéraires proposés à travers l'Afghanistan était aménagé (voir carte 4).

D. Autres liaisons routières extérieures à la Fédération de Russie, vers l'est, l'ouest et le sud

1. Liaisons routières vers la Chine

52. La carte 3 montre aussi les liaisons routières entre les républiques d'Asie centrale et la Chine, qui pourraient offrir aux véhicules routiers un accès supplémentaire au nouvel itinéraire ferroviaire entre Drouzhba (Kazakhstan) et

Urumchi et Lanzhou (Chine). Dans toute la Chine, il y n'a sans doute guère plus de 1 500 kilomètres de routes revêtues; il faudra donc attendre avant que le trafic par camion puisse se faire sur de grandes routes modernes. Entre-temps, des trains de conteneurs pourraient relier les lignes ferroviaires à des routes plus modernes en Asie centrale et au-delà.

2. Liaisons routières vers la Turquie, la République islamique d'Iran, le Pakistan et l'Inde

53. La carte 5 montre les liaisons routières entre les républiques d'Asie centrale et la République islamique d'Iran, la Turquie, l'Afghanistan, le Pakistan (y compris la route de haute montagne qui passe par la ville chinoise de Kashgar) et l'Inde. L'OCE et la CESAP ont déterminé que ce réseau était déjà apte aux transports internationaux. La route qui relie Almaty et Istanbul (voir carte 5) présente un intérêt particulier car elle est considérée comme l'épine dorsale d'une route est-ouest dont le but ultime serait d'offrir une liaison entre la Chine et la Turquie. Son importance a été réaffirmée en 1992 sous la forme d'un accord entre sept pays membres de l'OCE. La conception, la construction et la reconstruction de certains tronçons sont en cours. Lorsqu'elle sera terminée, cette route répondra en principe aux normes techniques élevées qu'impose le trafic international (voir aussi encadré 4).

V. RÉDUCTION DES COÛTS ET AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ
DU TRANSPORT EN TRANSIT : OBSTACLES, POSSIBILITÉS
ET PROPOSITIONS D'ACTION

A. Éléments d'un programme destiné à améliorer les conditions actuelles de transit : principaux aspects des recommandations formulées lors de la Réunion technique

54. On a souligné dans le présent rapport le rôle beaucoup plus grand que le commerce avec les pays étrangers jouera dans la croissance et le niveau de vie des pays d'Asie centrale, et donc l'importance décisive du transport en transit compte tenu de la situation enclavée de ces pays et de leur éloignement par rapport à la plupart des marchés mondiaux. En conséquence, la Réunion technique sur les liaisons de transit de l'Asie centrale avec les marchés mondiaux, qui s'est tenue à Ankara au mois de novembre 1995 (voir par. 4 ci-dessus), était chargée d'examiner des questions déterminantes pour la prospérité future des républiques d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs partenaires.

55. Compte tenu de la grande variété des itinéraires existants, des nouveaux itinéraires qui viennent d'être ouverts et des nombreux autres qui ont été proposés, la région est en train de faire le point sur sa situation en matière de transit et cherche à prendre des mesures immédiates pour rendre viables certains de ces itinéraires, tout en essayant de définir les meilleurs choix pour l'avenir. Les participants à la Réunion technique se sont efforcés de faire avancer ce processus d'évaluation et de mettre l'accent sur les mesures immédiates et à plus long terme qui doivent être prises, en se concentrant sur quatre aspects : évaluation des divers itinéraires possibles et comparaison de leur coût; étude des goulets d'étranglement liés aux infrastructures matérielles et des moyens de les surmonter; analyse des obstacles non physiques à l'utilisation efficace des couloirs de transit et mesures à prendre pour les

faire disparaître; et réflexion sur la mise en place d'un cadre de coopération pour l'avenir.

B. Évaluation des divers itinéraires de transit possibles

56. Les participants à la Réunion technique ont formulé les conclusions suivantes :

a) Le couloir routier ou ferroviaire transcaucasien proposé par la Géorgie et la Turquie offre de très intéressantes perspectives quant au raccourcissement des distances jusqu'à la mer Noire et aux ports méditerranéens et des itinéraires terrestres vers l'Europe; la Réunion a recommandé aux donateurs de porter une attention particulière aux goulets d'étranglement les plus urgents à supprimer, c'est-à-dire à la nécessité de construire le tronçon ferroviaire Kars-Vale, avec des installations de changement des bogies, et de moderniser les équipements portuaires et les installations de transbordeurs à Turkmenbashi et Bakou;

b) Le couloir récemment ouvert pour l'Asie centrale à travers Sarakhs offre l'accès le plus court vers l'océan Indien et permet aussi d'accéder à l'Europe par la Turquie; la Réunion a recommandé aux donateurs de porter une attention particulière aux goulets d'étranglement les plus urgents à supprimer, c'est-à-dire à la nécessité d'aménager la gare frontalière de changement de bogies de Sarakhs pour qu'elle atteigne la capacité totale prévue de 10 millions de tonnes par an, et de construire les 250 kilomètres de voies destinées à contourner le lac Van en Turquie.

57. Les participants ont déclaré en conclusion qu'il était indispensable de disposer de meilleures informations sur les coûts réels d'utilisation des itinéraires actuels et les coûts probables qu'entraînerait la création de nouveaux itinéraires ou l'amélioration de ceux qui existent. Ces informations étaient importantes pour les gouvernements, les exportateurs, les importateurs, les transporteurs et les investisseurs. Pour que les calculs soient utiles, il fallait aussi y inclure le coût des retards, des risques, de l'assurance, du maintien de la sécurité et des paiements officiels et officieux à effectuer le long du trajet. Cette tâche n'était pas aisée, et il fallait commencer par prendre quelques mesures concrètes.

58. La Réunion a recommandé que des dispositions soient proposées en vue de recueillir des données comparatives sur les coûts réels du transit et d'améliorer régulièrement ces données. Pour commencer, la CNUCED a été invitée à recueillir les informations disponibles, à estimer le coût réel d'utilisation de certains couloirs de transit existants ou proposés et à effectuer une analyse comparative de ces coûts.

C. Goulets d'étranglement dus aux infrastructures matérielles

59. La Réunion a constaté que l'utilisation des infrastructures matérielles posait de nombreux problèmes techniques tels que l'obsolescence des véhicules et du matériel roulant, le manque d'installations de réparation, la pénurie de moyens financiers pour acheter de nouveaux véhicules, les problèmes d'écartement, de changement de bogies et de poids par essieu sur les chemins de fer, et les problèmes dus aux systèmes de freinage et d'attelage automatique

(SA-3) de la CEI, qui n'étaient pas compatibles avec les wagons et les trains des autres pays. Il fallait se pencher d'urgence sur ces problèmes afin de trouver des solutions. La Réunion technique a) a invité les gouvernements à fixer temporairement des normes techniques spéciales afin de permettre la circulation des véhicules routiers qui ne correspondent pas totalement aux normes internationales; b) a encouragé la fabrication dans la région de véhicules automobiles correspondant aux normes techniques internationales; c) a encouragé les fabricants (et les vendeurs) de véhicules routiers répondant à des normes élevées dans les pays développés à étudier la possibilité de vendre leurs véhicules d'occasion dans la région; et d) a invité les donateurs à apporter une aide financière aux pays de la région afin qu'ils puissent mettre les véhicules routiers aux normes internationales.

D. Obstacles non physiques à une utilisation plus efficace des couloirs de transit

60. Le meilleur moyen d'accroître l'efficacité et de réduire au minimum le coût réel du transport est sans doute de mener des actions sur tous les fronts pour améliorer les divers aspects liés aux institutions, aux procédures, aux réglementations, à la gestion et aux autres éléments non physiques qui revêtent une importance vitale pour la circulation des marchandises à destination et en provenance des marchés de la région ou de l'étranger. Tous ces aspects sont pris en compte au niveau international grâce à de nombreuses techniques sophistiquées mises au point pour faciliter les courants commerciaux et les formalités douanières et simplifier les conditions à remplir en matière de documents. Les organisations internationales, par exemple la CNUCED, sont en mesure d'apporter un soutien technique à des pays tels que les républiques d'Asie centrale et les pays de transit voisins afin qu'ils mettent en place des méthodes perfectionnées et efficaces relatives aux procédures et à la gestion des données, susceptibles de faciliter leurs échanges commerciaux, ainsi que des programmes de formation pour faire appliquer ces méthodes.

61. En ce qui concerne l'harmonisation des transports ferroviaires, la Réunion technique a noté que l'application uniforme des régimes de responsabilité était entravée par les différences de régime juridique entre les pays membres de la CEI et leurs voisins. Elle a recommandé à tous les pays de faire le nécessaire pour adhérer à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, toutes deux élaborées en Europe occidentale, et d'envisager d'adhérer aussi à la Convention sur les transports internationaux par chemin de fer, qui était désormais la norme pour les pays de la CEI. Elle a aussi instamment invité les organes directeurs des deux organismes de normalisation à chercher à harmoniser leurs conventions respectives.

62. À propos de la nécessité de gérer le matériel roulant et de mettre en place des systèmes modernes de gestion des trains, la Réunion a recommandé aux pays d'envisager la mise en place de systèmes modernes de suivi des wagons, fonctionnant sur des ordinateurs compatibles PC, tels que le Système d'information avancée sur les marchandises de la CNUCED, afin d'utiliser au mieux le matériel roulant, de planifier l'entretien et de permettre l'élaboration de statistiques sur les chemins de fer.

63. En ce qui concerne les transports routiers, la Réunion a recommandé à tous les pays d'adhérer à la Convention douanière relative au transport international des marchandises sous le couvert des carnets TIR (Convention TIR) de 1959, à toutes les associations de transporteurs routiers de la région d'adhérer à l'Union internationale des transports routiers, et à tous les pays de créer sur leur territoire une organisation habilitée à garantir la délivrance des carnets TIR. Des efforts bilatéraux ou multilatéraux devraient en outre être faits pour la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et des permis de transport routier délivrés au niveau national. La taxation des usagers de la route devrait être harmonisée entre les pays, et il faudrait adopter un système d'assurance au tiers pour les véhicules automobiles.

64. À propos de la législation sur les transports, la Réunion a recommandé que les pays organisent des échanges d'informations afin d'harmoniser les règles et les procédures, avec la collaboration éventuelle d'organisations régionales ou internationales, et que les pays de la région abordent dans un esprit d'harmonisation l'élaboration de leur législation sur les transports et envisagent d'adopter une législation sur le transport multimodal.

65. La Réunion a également recommandé de renforcer les organes nationaux de facilitation du commerce et des transports ainsi que les instances régionales qui coordonnent les efforts faits pour résoudre les problèmes de transport.

66. La Réunion a recommandé que les échanges de données informatisées soient encouragés dans toute la région et que, lorsqu'ils étaient mis en place, les normes de transmission électronique des données en matière d'administration, de commerce et de transport (EDIFACT) de l'ONU soient appliquées chaque fois que c'était nécessaire.

67. Les formalités douanières sont appliquées ou interprétées différemment selon les pays de la région. On a en outre constaté que les retards de dédouanement tenaient surtout au fait que les documents douaniers n'étaient pas remplis correctement au passage de la frontière, qu'ils n'étaient pas normalisés et qu'il n'y avait pas d'instructions sur la façon de les remplir. La Réunion a recommandé a) que les formalités douanières soient harmonisées et que des formalités communes de dédouanement soient adoptées, sur la base des instruments mis au point par l'Organisation mondiale des douanes; b) que les documents commerciaux et les documents de transport connexes soient normalisés et harmonisés conformément à la présentation de l'ONU lorsqu'il y a lieu; c) que les autorités douanières soient encouragées à installer des logiciels de dédouanement respectant les normes EDIFACT à des fins de communication et qu'elles envisagent d'informatiser les formalités douanières au moyen du Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA); et d) que des groupes de coopération soient créés ou que les groupes existants soient étoffés afin de résoudre les problèmes relatifs aux ports et au passage des frontières.

68. Il y a aussi un important besoin de formation aux niveaux régional et national, tant pour les organisations publiques que pour les organisations privées (d'usagers et de prestataires) qui s'occupent de commerce et de transports, notamment en ce qui concerne l'application de plusieurs conventions et accords internationaux ayant trait à ces deux domaines. Cette formation devrait notamment porter sur les points suivants : a) connaissance de la

Convention TIR et des autres conventions et accords internationaux existant dans les domaines des douanes, du commerce et des transports; b) application concrète de ces conventions et accords; c) application des régimes de responsabilité des transporteurs reconnus au niveau international; d) formalités et documents courants; e) procédures compliquées qui retardent la chaîne de transport; f) emploi de la terminologie commerciale moderne (INCOTERMS); g) application des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la Chambre de commerce internationale; h) formalités douanières à l'intention des cadres et des utilisateurs du secteur privé; i) connaissance des questions de droits de propriété intellectuelle; et j) questions relatives au transport multimodal.

E. Réflexion sur la mise en place d'un cadre de coopération pour l'avenir

69. En ce qui concerne les normes matérielles et non matérielles, il y a depuis une cinquantaine d'années une coopération internationale relative au cadre juridique et réglementaire des transports. Cette coopération a progressé notamment sous les auspices de la CEE, qui a élaboré 50 conventions et accords internationaux relatifs aux transports entre 1949 et 1994. Les questions d'efficacité abordées dans ces instruments touchent au coeur de la coopération régionale. Si deux pays limitrophes ne s'entendent pas sur une série de règles communes relatives au passage des marchandises par leur territoire, le droit national prévaut toujours. Un véhicule automobile peut ainsi être soumis à de multiples inspections inutiles, nécessiter des assurances différentes, être sujet à des obligations spéciales en matière de permis, etc. La traversée de plusieurs pays qui n'ont pas de règles uniformes aboutit rapidement au chaos et au blocage du transit. Les accords de transit modernes sont une condition indispensable à l'efficacité des transports internationaux.

70. C'est en considérant les conditions juridiques à remplir pour permettre une coopération régionale dans le domaine des transports qu'on a reconnu la nécessité d'élaborer, dans les circonstances appropriées, un accord-cadre de transit. Le moment est peut-être venu pour les républiques d'Asie centrale et les pays de transit voisins de s'atteler à la tâche. Un tel accord doit tenir compte des différents niveaux d'adaptation des pays concernés aux modèles internationaux modernes de coopération en matière de transit. On énonce dans l'encadré 5 quelques éléments susceptibles de figurer dans un accord-cadre.

71. La Réunion technique a examiné les prochaines mesures qu'il conviendrait de prendre afin de mettre en place un accord-cadre sur le transit. Elle a vivement invité les pays à adhérer aux conventions et accords les plus importants et à conclure les accords bilatéraux nécessaires pour faciliter le transit. Elle a préconisé la création d'un mécanisme institutionnel efficace qui permette d'aborder de façon harmonisée les questions de transit et a incité toutes les organisations internationales et régionales concernées à intensifier les activités qui favorisent l'adoption, au niveau régional, de solutions juridiques et administratives destinées à faciliter le commerce et les transports régionaux et internationaux.

Encadré 5

QUELQUES ÉLÉMENTS SUSCEPTIBLES DE FIGURER DANS UN ACCORD-CADRE
DE TRANSIT ENTRE LES PAYS D'ASIE CENTRALE
ET LES PAYS DE TRANSIT VOISINS

Les pays qui décident de conclure un accord-cadre sur le transit le font surtout parce qu'ils ont constaté qu'ils ne pourront assurer un transit efficace que s'ils s'entendent sur un ensemble de règles communes. Sans un tel accord, c'est souvent le chaos. Les transporteurs doivent se conformer à des obligations pratiques et juridiques qui diffèrent totalement selon les pays traversés, ce qui se traduit par des retards, des inspections et des formalités répétées et inutiles, si bien que le transport devient un cauchemar et finit par coûter des sommes astronomiques. Il est dans l'intérêt de tous d'éviter une telle anarchie. Les sujets sur lesquels il faut se mettre d'accord sont multiples. Un accord-cadre permet de les déterminer et de donner la priorité aux aspects qui doivent être décidés en premier, tout en instituant un mécanisme permanent de façon à continuer d'améliorer le système et en fixant un calendrier pour l'adoption de normes plus strictes de sécurité et de qualité des infrastructures, dont tous les usagers bénéficieront à terme.

Un accord-cadre portera par exemple sur les éléments suivants : a) la liberté du transit, notamment l'absence de discrimination à l'égard des marchandises de toute origine ou destination, les moyens d'éviter les retards inutiles, et l'exonération de toute redevance autre que celles qui correspondent au coût administratif du transit; b) la désignation des couloirs de transit pour les chemins de fer, les routes et les voies d'eau intérieures, avec fourniture des locaux et des services frontaliers (terminaux, points de passage de la frontière, gares de changement de bogies, ports de liaison par transbordeur et appareils de navigation) et les mesures destinées à accélérer le dédouanement des marchandises, à assurer la sécurité du trafic en transit et à permettre aux transporteurs de créer des bureaux dans les pays de transit et d'obtenir des visas pour des entrées multiples; c) les ports maritimes et les équipements à fournir pour le trafic en transit; d) les conditions générales du transport routier, notamment l'application des règles de circulation appropriées, la liberté de choisir les meilleurs moyens de transport, les conditions d'approbation pour tout transport international de marchandises, l'autorisation pour les transporteurs de demeurer dans le pays de transit aussi longtemps qu'il le faut, les dispositions relatives aux permis de transport routier, les prescriptions techniques concernant les véhicules, la fourniture de carburants et de lubrifiants, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et des certificats de bon état des véhicules, les dispositions en matière d'assurance au tiers, et l'obligation d'accorder le même traitement aux sociétés nationales et aux sociétés de transit en ce qui concerne les droits à payer et les obligations financières; e) les conditions générales relatives au transport ferroviaire, notamment les gares frontalières désignées pour les changements de bogies et les dispositions relatives aux inspections techniques; f) les conditions générales du transport sur les voies d'eau intérieures, notamment les appareils de navigation, les charges maximales, les papiers de bord, l'enregistrement des navires et les certificats de navigabilité; g) le contrat de transport des marchandises en

transit, notamment les lettres de voiture, les billets des passagers, l'enregistrement des bagages, la responsabilité du transporteur, la responsabilité en cas de retard, la responsabilité en cas de dommage corporel, la responsabilité pour les bagages perdus ou endommagés, l'indemnisation des marchandises perdues, la responsabilité collective des transporteurs, et l'indemnisation en cas de préjudice corporel ou de décès; h) le contrôle douanier, notamment les moyens de le simplifier au maximum, les inspections communes et la mise en place d'un système de transit douanier; i) les documents et formalités, notamment le nombre maximal de documents et l'harmonisation avec les normes internationales; j) diverses dispositions, notamment les règles spéciales applicables au transport des marchandises dangereuses, l'accord instituant un office de coordination du transit, habilité à trancher en cas de différend et à proposer des amendements à l'accord, et des dispositions relatives à l'arbitrage des différends.

Appendice

DONNÉES DE BASE RELATIVES AUX RÉPUBLIQUES D'ASIE CENTRALE :
 DISTANCE JUSQU'À LA MER, SUPERFICIE, POPULATION ET
 PRODUIT NATIONAL BRUT PAR HABITANT

<u>Républiques d'Asie centrale</u>	<u>Distance jusqu'à la mer^a</u> (en kilomètres)	<u>Superficie</u> (en milliers de kilomètres carrés)	<u>Population^b</u> (en millions d'habitants)	<u>PNB par habitant^c</u> (en dollars des États-Unis)
Kazakhstan	3 700	2 717	16,7	1 680
Kirghizistan	3 400	199	4,5	820
Ouzbékistan	3 000	450	22,6	850
Tadjikistan	3 300	143	5,8	490
Turkménistan	1 700	488	4,4	1 230
TOTAL	-	3 997	54,0	-

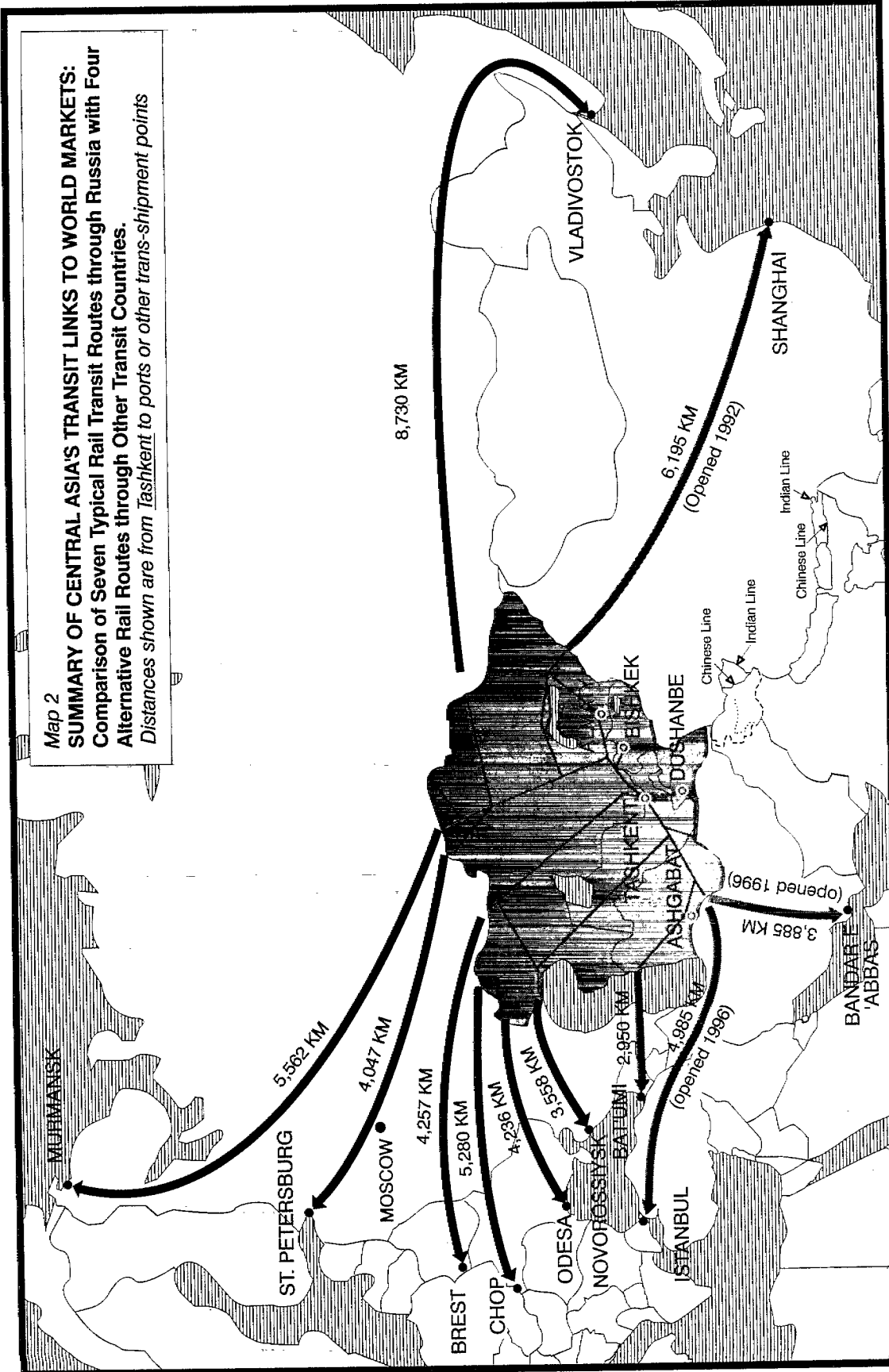
* Distance estimative la plus courte par voie de surface entre la capitale du pays et le port de haute mer le plus proche, à travers un ou plusieurs pays de transit.

^b Estimations à la fin de 1994 (Commission statistique de la CEI).

^c Estimations de la Banque mondiale pour 1992.

Map 2

SUMMARY OF CENTRAL ASIA'S TRANSIT LINKS TO WORLD MARKETS:
 Comparison of Seven Typical Rail Transit Routes through Russia with Four
 Alternative Rail Routes through Other Transit Countries.
 Distances shown are from *Tashkent* to ports or other trans-shipment points



Les frontières et les noms indiqués sur la présente carte et les appellations qui y sont employées n'impliquent ni reconnaissance ni acceptation officielles de la part de l'Organisation des Nations Unies.

La ligne en pointillés représente approximativement la ligne de contrôle au Jammu-et-Cachemire arrêtée d'un commun accord, par l'Inde et le Pakistan. Le statut définitif du Jammu-et-Cachemire n'a pas encore été décidé par les parties.

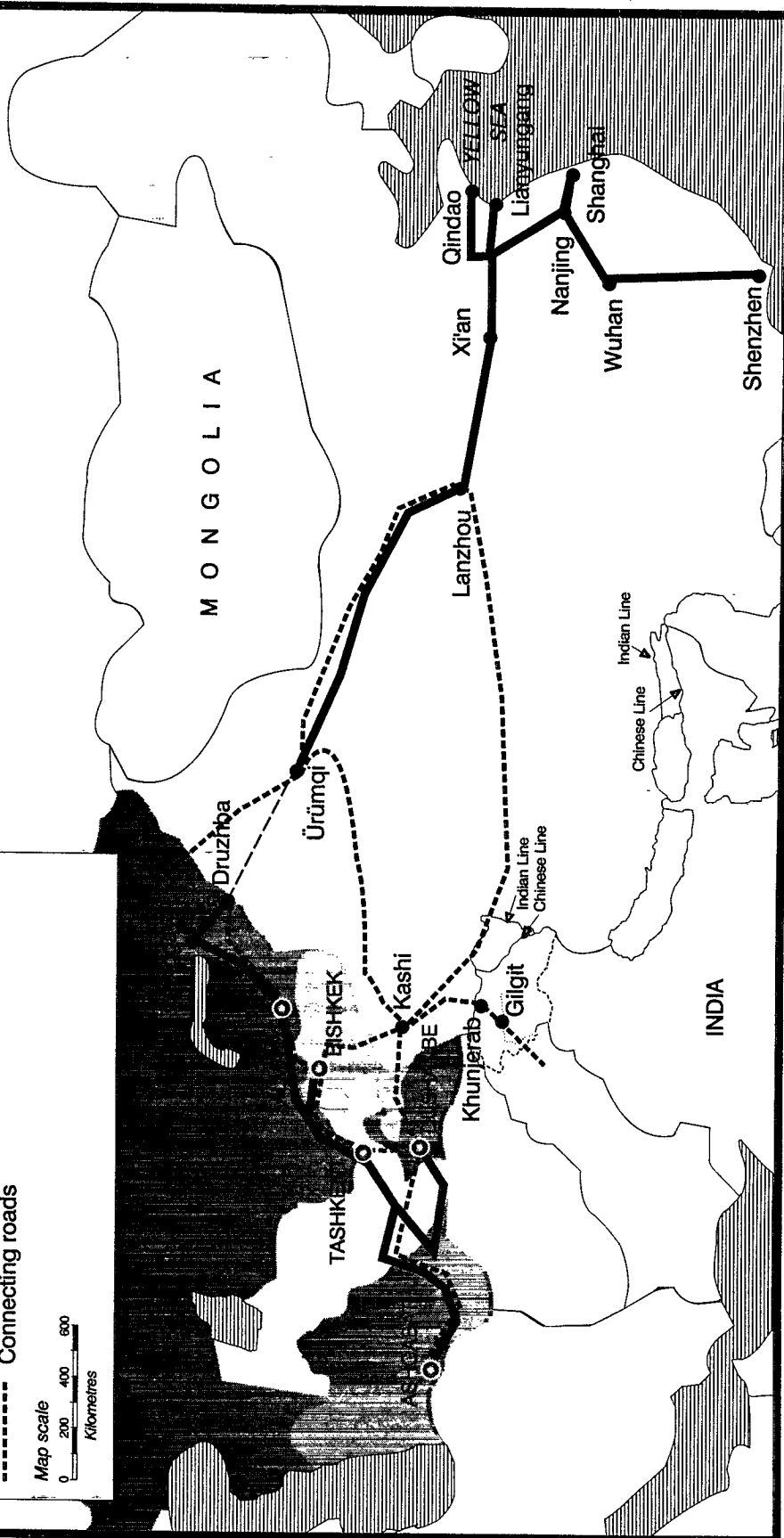
F
R
U
S
S
I
A
N

 F
E
D
E
R
A
T
I
O
N

Map 3
NEW RAIL LINK TO CHINA (AND CONNECTING ROADS)

- Legend:**
- Railway
 - - - New rail link (opened in 1992)
 - · · · · Connecting roads

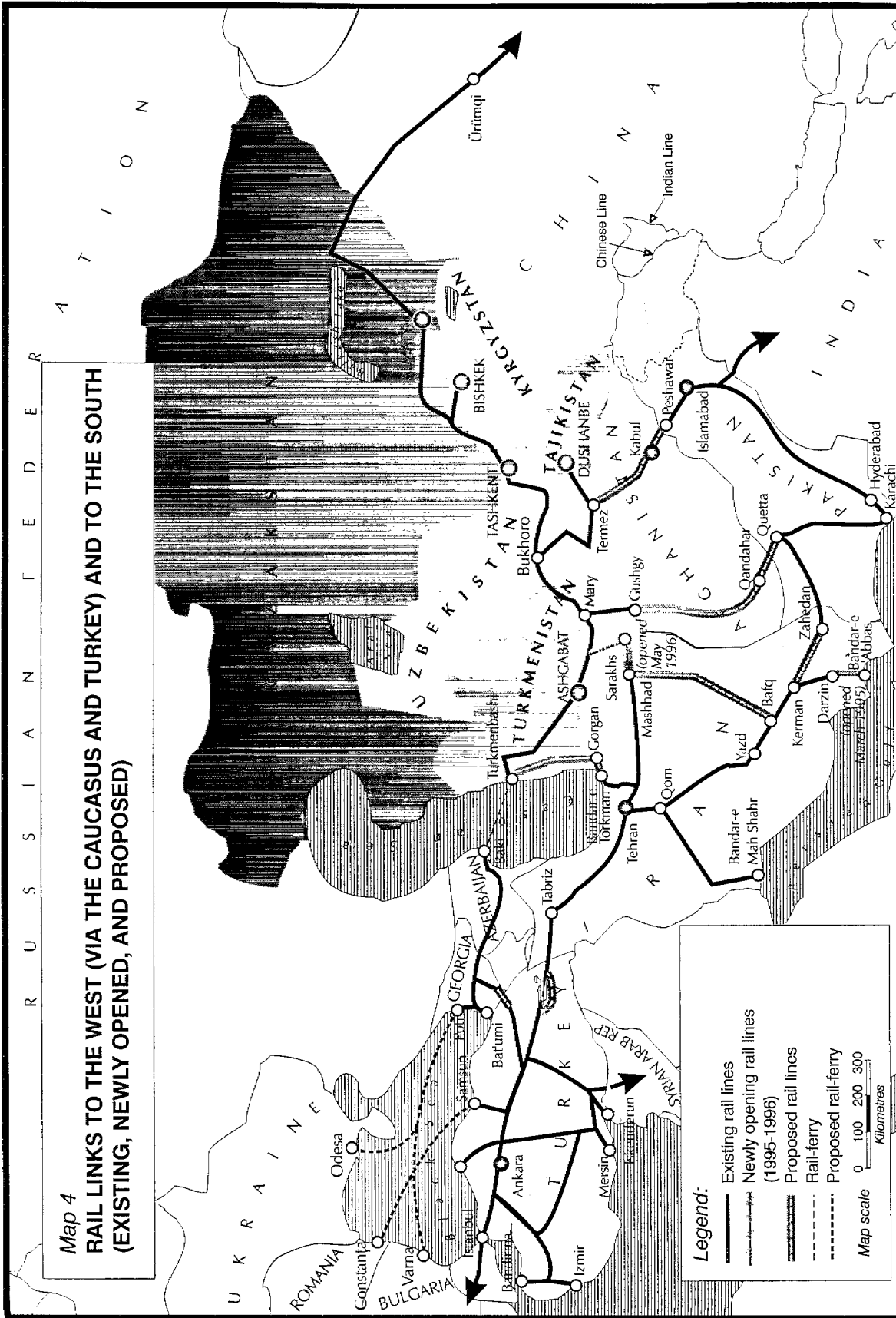
Map scale
 0 200 400 600
 Kilometres



Les frontières et les noms indiqués sur la présente carte et les appellations qui y sont employées n'impliquent ni reconnaissance ni acceptation officielles de la part de l'Organisation des Nations Unies.

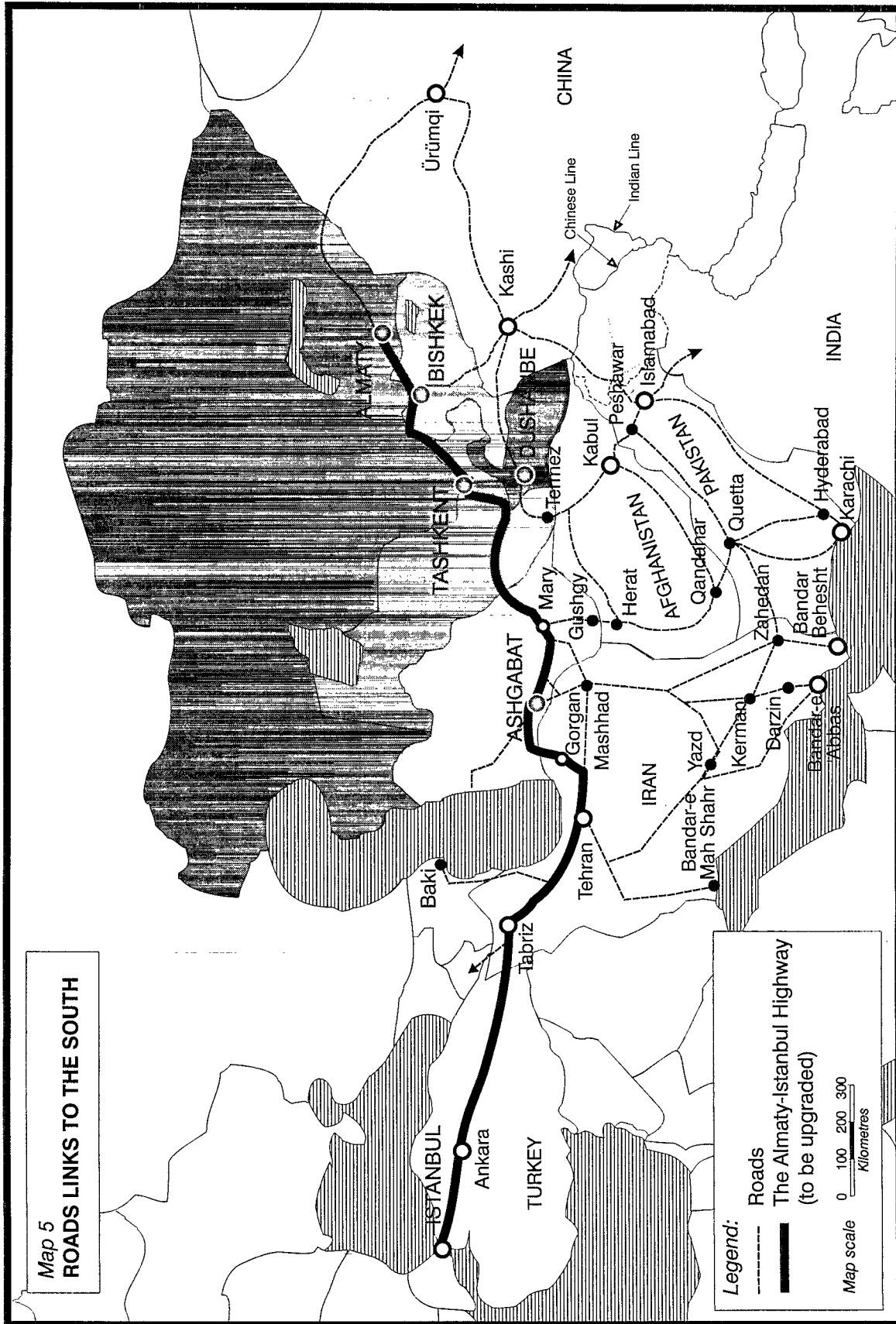
La ligne en pointillés représente approximativement la ligne de contrôle au Jammu-et-Cachemire arrêtée d'un commun accord, par l'Inde et le Pakistan. Le statut définitif du Jammu-et-Cachemire n'a pas encore été décidé par les parties.

/...



Les frontières et les noms indiqués sur la présente carte et les appellations qui y sont employées n'impliquent ni reconnaissance ni acceptation officielles de la part de l'Organisation des Nations Unies.

La ligne en pointillés représente approximativement la ligne de contrôle au Jammu-et-Cachemire arrêtée d'un commun accord, par l'Inde et le Pakistan. Le statut définitif du Jammu-et-Cachemire n'a pas encore été décidé par les parties.



Les frontières et les noms indiqués sur la présente carte et les appellations qui y sont employées n'impliquent ni reconnaissance ni acceptation officielles de la part de l'Organisation des Nations Unies.

La ligne en pointillés représente approximativement la ligne de contrôle au Jammu-et-Cachemire arrêtée d'un commun accord, par l'Inde et le Pakistan. Le statut définitif du Jammu-et-Cachemire n'a pas encore été décidé par les parties.