



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2000/9
10 juillet 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Treizième session, 18-20 septembre 2000,
point 7 de l'ordre du jour)

LIAISONS DE TRANSPORT EUROASIATIQUES

Projet de document de stratégie : Examen des activités en cours
et des propositions de suivi

Note du secrétariat

Les participants à la réunion informelle sur les liaisons de transport euroasiatiques, tenue à Genève le 16 mai 2000, sont convenus d'un projet de programme de travail à soumettre au Groupe de travail (TRANS/WP.5/2000/8). Selon ce programme, le secrétariat devrait établir un document de stratégie portant notamment sur les activités à court terme en cours d'exécution, les lacunes et les besoins en compléments d'information et en données (à demander éventuellement aux gouvernements). Le projet de programme de travail commun CESAP/CEE est annexé au présent document.

Le Groupe de travail est invité à examiner le présent document en vue d'établir une version finale qui sera par la suite soumise, pour adoption, au Comité des transports intérieurs.

1. HISTORIQUE

Le développement des liaisons de transport euroasiatiques a été évoqué au cours d'un grand nombre de conférences internationales ces dernières années. Comme on pouvait s'y attendre, à chacune de ces conférences, l'amélioration des liaisons euroasiatiques a été considérée comme un levier essentiel des stratégies de développement économique. À cet égard, on peut en particulier noter ce qui suit :

- Déclaration de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique, adoptée à la Conférence ministérielle sur les infrastructures, réunie en octobre 1996. En adoptant la Déclaration, la Conférence a aussi lancé le nouveau Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique et a approuvé la série opérationnelle de 64 projets pour la phase I (1997-2001) du Programme d'action régional pour l'application du Plan d'action de New Delhi, dont le projet ALTID;
- En adoptant la Déclaration de Tachkent (26 mars 1998), les républiques d'Asie centrale ont dit leur intention d'adopter le Programme spécial de l'ONU pour les économies d'Asie centrale (SPECA). Le développement infrastructurel des transports et la simplification des procédures concernant la circulation transfrontalière des marchandises, des services et des personnes constituent un des quatre secteurs de coopération;
- L'Accord-cadre OCE sur le transport en transit a été signé à Tachkent le 9 mai 1998. Il a pour objectifs, notamment, de faciliter la circulation des personnes et des marchandises et d'assurer leur sécurité en transit et à travers les territoires respectifs des Parties contractantes. L'Accord a été rédigé avec l'aide de la CNUCED;
- La Conférence internationale euroasiatique sur les transports (12 et 13 mai 1998, Saint-Pétersbourg) a recensé les principales liaisons euroasiatiques, et a recommandé de prendre comme base l'extension des réseaux internationaux CEE/ONU d'infrastructure des transports aux régions du Caucase et d'Asie centrale ainsi que les liaisons indiquées dans le projet ALTID de la CESAP/ONU. La nécessité d'améliorer l'efficacité opérationnelle (facilitation de la traversée des frontières, logistique, etc.) a été soulignée. Il a aussi été demandé à la CEE et à la CESAP de poursuivre la normalisation des statistiques des transports et l'harmonisation des questionnaires statistiques;
- La deuxième Conférence internationale Transeurasie-98 (Almaty, 19 et 20 mai 1998) a invité la CESAP, la CEE, la CE, l'OCE et l'OSJD à examiner de concert les questions relatives au raccordement des corridors paneuropéens de transport avec les corridors nord, centre et sud du réseau ferroviaire transasiatique. Il a aussi été recommandé aux États le long de ces corridors d'adopter des systèmes compatibles de suivi du mouvement des wagons et du fret, en accordant une haute priorité au contrôle des mouvements le long des liaisons de transport. Les organisations internationales (CEE, CESAP, OSJD, OCE, CE) ont aussi été priées de s'attacher à unifier le choix du code des corridors transcontinentaux;
- La Déclaration de la Conférence internationale sur le rétablissement de la Route de la soie (Bakou, 7 et 8 septembre 1998) (Déclaration de Bakou) énonce les progrès accomplis dans la mise en oeuvre du projet TRACECA depuis son lancement en 1993, et salue la signature de l'Accord de base;
- Le Conseil des ministres de la CEMT a, lors de sa session de 1999 tenue à Varsovie, approuvé le rapport intitulé *Transport between Europe and Asia with Special Focus on Rail* (CEMT/CM(99)10). Ce rapport met en évidence le potentiel de développement des axes terrestres transasiatiques et encourage la coordination multilatérale (notamment la conclusion de mémorandums d'accord et la création de groupes de travail mixtes);

- La deuxième Conférence internationale Transeurasie 2000 (Astana, 14 et 15 juin 2000) demande aux organisations internationales, notamment à la CEE et à la CESAP, de relier les corridors de transport paneuropéens aux principales lignes ferroviaires transasiatiques, d'envisager la classification et l'élaboration d'une terminologie commune pour les corridors transcontinentaux ainsi que de réaliser des enquêtes détaillées sur les corridors de transport terrestres entre l'Asie centrale et l'Europe dans le but de recenser les barrières matérielles et non matérielles entravant le transport international de conteneurs et de définir les mesures permettant d'éliminer ces obstacles;
- La deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (Saint-Pétersbourg, 12 et 13 septembre 2000) est censée apporter un nouvel appui politique et technique au développement de liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe.

2. CORRIDORS EUROASIATIQUES

Les corridors euroasiatiques ci-après ont été retenus, pour examen :

1. Établissement d'une liaison entre les corridors de transport paneuropéens 2, 3 et 9 et la Chine, la péninsule coréenne et le Japon via la Fédération de Russie et le Kazakhstan/la Mongolie.
2. Établissement d'une liaison entre le corridor de transport paneuropéen 4 et l'Asie du Sud, via la Turquie et l'Iran.
3. Établissement d'une liaison entre le corridor de transport paneuropéen 4 et la Chine, via l'Iran et l'Asie centrale.
4. Établissement d'une liaison entre les corridors de transport paneuropéens 4, 7, 8 et 9 et l'Asie centrale, via le trajet TRACECA.
5. Établissement d'une liaison entre le corridor de transport paneuropéen 9 et le golfe Persique, via la Fédération de Russie et l'Asie centrale.

3. LIAISONS DE TRANSPORT EUROASIATIQUES : CLARIFICATION DU CONCEPT

Il apparaît clairement que dans ces propositions aussi bien des objectifs à long terme que des objectifs à court terme sont avancés pour justifier l'importance stratégique d'une amélioration des liaisons euroasiatiques existantes. Les objectifs à long terme tiennent compte de la nécessité de mieux intégrer la Russie orientale, l'Asie centrale et le Caucase à l'Europe (mettant ainsi en évidence le concept de *corridor*) :

- Développement économique des États de l'Asie centrale et du Caucase : les liaisons euroasiatiques serviraient ainsi de corridors de développement visant à intégrer ces régions à l'économie mondiale;
- Développement d'un réseau de transport européen cohérent, qui devrait être prolongé vers l'est de la Fédération de Russie, le Caucase et les républiques d'Asie centrale.

En revanche, les objectifs opérationnels à court terme sont axés sur les problèmes et les possibilités du moment (mettant ainsi en évidence le concept de *liaison*) :

- Amélioration de l'accessibilité des États sans littoral d'Asie centrale;
- Facilitation du transport international (en particulier le transit) dans ces régions (y compris aussi bien la réglementation juridique que l'infrastructure);
- Développement de liaisons intérieures compétitives pour le trafic entre l'Extrême-Orient et l'Europe occidentale, comme variante des routes maritimes actuelles, principalement axées sur le développement du transport de conteneurs par rail.

Les deux approches sont en fait complémentaires, mais il convient de souligner, pour reprendre les propos du Conseil des ministres de la CEMT, *que le développement de l'agro-industrie, des villes et des infrastructures le long des corridors eurasiens constituera l'objectif central de la politique économique des pays d'Asie centrale et de leurs voisins au cours des 30 années à venir*. Ainsi, les corridors euroasiatiques sont avant tout des éléments d'une ambitieuse stratégie de développement économique.

Le secteur des transports a un rôle essentiel à jouer dans cette stratégie de développement économique, notamment en mettant en place des services efficaces et complémentaires le long des corridors euroasiatiques. À cette fin, la coordination entre les pays intéressés et les organisations internationales doit être définie et officialisée par la conclusion de mémorandums d'accord, la création de groupes de travail et l'harmonisation des procédures juridiques, des normes techniques et des calendriers d'investissement.

4. ACTIVITÉS À COURT TERME EN COURS D'EXÉCUTION

Les activités à court terme peuvent jouer un rôle crucial dans le renforcement de la coopération entre les gouvernements et les organisations internationales, tout en procurant des avantages immédiats tels que l'amélioration de l'accessibilité et de l'efficacité des transports dans certains pays et la création d'un trafic de transit. La capacité des chemins de fer d'offrir, entre l'Extrême-Orient et l'Europe, des services compétitifs de nature à attirer une grande partie du trafic maritime actuel en est l'exemple le plus frappant. Les recettes que pourraient générer ces services encourageront de toute évidence les gouvernements à réformer les cadres juridiques et les compagnies de chemin de fer, aux fins de la mise en place de structures plus efficaces et à vocation plus commerciale.

Le programme commun mis au point par la CEE et la CESAP (voir annexe), qui est axé sur ces mesures à court et moyen terme, prévoit :

- La conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux de facilitation du transit, concernant par exemple la simplification des formalités au passage des frontières;
- L'élaboration de mesures législatives et politiques en matière de transport, fondées sur des principes et normes communs;

- L'actualisation des cadres institutionnels et réglementaires existants, notamment par la réforme des entreprises ferroviaires;
- La création de services de transport ferroviaires porte à porte, à vocation commerciale (l'UIC est également très active dans ce domaine);
- L'amélioration des infrastructures et, à ce titre, la reconstruction de tronçons essentiels, la mise en train de programmes d'entretien, la construction ou l'amélioration des installations de transport combiné, etc.;
- La réduction des activités criminelles dans le transport international.

Les pays intéressés par la route transasiatique nord (TAR-N), dénommée EA-1 dans le document TRANS/WP.5/2000/8, ont déjà commencé à coopérer entre eux. C'est ainsi qu'un groupe de travail s'est réuni à Almaty (Kazakhstan) du 23 au 25 septembre 1999. Cette réunion a rassemblé des représentants des ministères des transports et des régies des chemins de fer de l'Allemagne, du Bélarus, de la Chine, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan et de la Pologne¹. La Chine devrait accueillir la deuxième réunion du groupe de travail au cours de la seconde moitié de cette année. Cette initiative est axée sur la mise en place de services ferroviaires viables et compétitifs pour le transport de conteneurs le long de cet axe.

L'OSJD a recensé les corridors ferroviaires reliant le système paneuropéen à l'Asie (l'accent étant mis sur des services de transport combiné). La collecte des données et l'analyse des paramètres techniques, des flux de marchandises et du potentiel commercial sont en cours en ce qui concerne l'ensemble des corridors. Le Comité de l'OSJD pourrait être invité à réaliser l'analyse des corridors ferroviaires euroasiatiques et à formuler des propositions en vue de leur développement et de l'amélioration de leur compétitivité. La collecte de données supplémentaires est actuellement effectuée par l'UIC dans le cadre de son projet de développement de corridors et par la CESAP dans le cadre des études liées au projet ALTID.

L'identification des corridors multimodaux est à présent possible, étant donné que le prolongement des réseaux AGC et AGR se trouve à un stade bien avancé, permettant ainsi une vision pleinement multimodale des corridors euroasiatiques.

Par conséquent, il ne semble guère nécessaire de procéder à une nouvelle collecte de données dans le secteur ferroviaire. Toutefois, force est de reconnaître que l'accessibilité des données est parfois incertaine et que leur compatibilité est contestable, étant donné qu'elles sont rassemblées pour des projets spécifiques sans aucune référence à des normes. Aussi, *serait-il approprié d'élaborer des normes en matière de bases de données en vue de rassembler les données existantes en utilisant un format commun et de simplifier les activités futures de collecte des données. On pourrait, pour cette activité, s'inspirer de l'expérience acquise dans le cadre du projet TINA.*

¹ La CESAP et le comité intégré des États signataires de l'accord du 29 mars 1996 (Bélarus, Fédération de Russie, Kazakhstan, Kirghizistan et Tadjikistan) étaient également représentés.

Des données ont également été rassemblées en ce qui concerne les prévisions de trafic des corridors. Ces données ont été principalement axées sur le trafic de longue distance et elles devront être complétées par des données relatives au trafic bilatéral et national. Les organisations s'occupant actuellement des projets ferroviaires devraient être encouragées à combler cette lacune.

Il convient sans doute de redoubler d'efforts en ce qui concerne les itinéraires. La Commission européenne a rassemblé des données pour son Étude comparative des itinéraires de transport de surface entre l'Europe et l'Asie (1998). Dans le cadre de la mise au point actuelle du recensement routier AGR 2000, la CEE pourrait contribuer aux activités de collecte des données. En outre, il s'avère de toute évidence nécessaire d'inclure le transport routier dans le concept global, par l'intermédiaire d'organisations non gouvernementales telles que l'Union internationale des transports routiers (IRU), la Fédération routière internationale (FRI) ou l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR).

Le secrétariat de la CEE, en consultation avec les organisations susmentionnées, devrait mettre au point une base de données fondée sur les informations existantes. Pour combler les principales lacunes (concernant sans doute le secteur routier), on s'adressera aux gouvernements et aux ONG, si possible dans le cadre des activités de collecte de données déjà existantes, notamment le recensement routier.

5. COMBLEMENT DES LACUNES LES PLUS IMMÉDIATES

Les principales lacunes informationnelles concernent les politiques de transport actuelles des pays intéressés et la connaissance des éventuelles incidences des liaisons de transport euroasiatiques aux niveaux national, régional et local.

Les pays pourraient donc être invités à fournir des informations sur les points suivants :

- Principales stratégies de développement économique et régional le long des corridors (y compris les principaux centres économiques, les problèmes écologiques, etc.);
- Plans et politiques nationaux de transport, axés sur la réforme des politiques de réglementation, l'adhésion aux accords internationaux relatifs à la facilitation des transports et les projets d'investissement concernant les corridors;
- Statistiques nationales relatives au transport.

6. LA VOIE À SUIVRE

La mise au point de l'"approche des corridors" rend nécessaire l'accroissement des efforts actuellement faits en direction des services ferroviaires, notamment :

- Les initiatives axées sur le rail, telles que les corridors de l'UIC et de l'OSJD ou le Groupe de travail chargé du TAR-N, devraient recevoir tout l'appui politique et technique voulu, ce qui favorisera la coopération multilatérale et démontrera la faisabilité des liaisons euroasiatiques et leur impact positif dans la région. Le programme de travail CESAP/CEE va également dans ce sens;

- L'aspect multimodal des corridors devrait être pris en compte, ce qui signifie que le secteur routier devrait être pleinement associé et que le cadre juridique devrait être révisé d'une manière cohérente. Pour ce faire, les correspondants nationaux devraient être désignés et des mémorandums d'accord conclus (comme c'est déjà le cas pour les corridors de transport paneuropéens);
 - Des mesures d'envergure devraient être prises afin de passer des "liaisons ferroviaires" aux "corridors de développement", et ce tant au niveau national qu'à l'échelle internationale. Il conviendrait, dans un premier temps, d'associer pleinement le secteur routier et, dans un second temps, d'instaurer les liens appropriés avec les responsables du développement économique, les autorités régionales et d'autres acteurs compétents appartenant au secteur public comme au secteur privé. Cette action, qui devrait avant tout s'inscrire dans un contexte national, sera entreprise à l'initiative des ministères des transports respectifs.
-

Annexe

**PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL COMMUN CESAP/CEE SUR
LE DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS DE TRANSPORT
TERRESTRES ASIE-EUROPE**

1. DÉFINITION DES CORRIDORS DE TRANSPORT TERRESTRES ASIE-EUROPE

Une importante tâche initiale semble être la définition et l'adoption par les secrétariats de la CESAP et de la CEE des principaux corridors de transport terrestres reliant l'Asie à l'Europe.

Les corridors ci-après ont été retenus, pour examen :

1. Europe occidentale - Fédération de Russie jusqu'à la péninsule coréenne, directement ou via soit le Kazakhstan et la Chine, soit la Mongolie et la Chine;
2. Europe - Turquie - République islamique d'Iran - Asie du Sud - Asie du Sud-Est/Chine méridionale;
3. Europe - Turquie - République islamique d'Iran - Asie centrale - Chine;
4. Corridor de transport TRACECA (Europe - à travers la mer Noire - Caucase - à travers la mer Caspienne - Asie centrale);
5. Europe septentrionale - Fédération de Russie - Asie centrale - golfe Persique.

2. MODES DE TRANSPORT CONCERNÉS

Étant donné que les corridors de transport terrestres Asie-Europe font partie intégrante du système de transport intégré interrégional et mondial, les corridors devraient à la longue servir de base à un transport multimodal efficace et à un sourçage à l'échelle mondiale. Cependant, vu les distances en jeu et le peu de ressources disponibles, on propose que dans un premier temps le programme soit principalement axé sur les questions suivantes :

1. Axes ferroviaires au sein des corridors susmentionnés reliant l'Europe aux principaux ports d'Asie.

Tâches connexes : Définition et adoption (en particulier par les pays intéressés) des axes ferroviaires englobant les ports d'Asie ainsi que les points d'origine/de destination en Europe, en s'appuyant sur le réseau ferroviaire international en Europe et le réseau ferroviaire transasiatique en Asie (annexe I); définir et adopter également les gares de jonction Asie/Europe le long de chaque axe. Mettre au point/adopter un système de numérotation des axes. Publier une carte.

2. Axes/réseaux routiers à prendre en compte :

Tâches connexes : Définir et adopter les liaisons routières (en particulier par les pays intéressés), le réseau européen E et le réseau routier asiatique servant de base; définir et adopter également les villes de jonction Asie/Europe le long de chaque axe. Mettre au point/adopter un système de numérotation des axes. Publier une carte.

3. GRANDES LIGNES DU PROGRAMME

Conformément à l'approche susmentionnée, les principales tâches connexes semblent être les suivantes :

1. Axes ferroviaires Asie-Europe - pour chaque axe :
 - a) Définition des principaux objectifs de développement, en ce qui concerne les coûts/tarifs, le temps de transit et le niveau des services à offrir pour être compétitif face aux routes maritimes connexes, en utilisant comme repères les données respectives (actuelles et prévues) relatives à une route maritime connexe;
 - b) Inventaire des axes (y compris les ports) et mise en place d'une base de données, ce qui devrait également inclure les données/informations (nécessaires pour mesurer la compétitivité) relatives aux routes maritimes connexes;
 - c) Prévision de trafic (tous types de marchandises plus voyageurs), en particulier pour ce qui est du trafic de conteneurs, et mise à jour régulière de ces données;
 - d) Étude détaillée des corridors/axes en vue de recenser les principaux obstacles matériels et non matériels ainsi que les mesures permettant de les surmonter;
 - e) Exploitation pilote d'un train-bloc de conteneurs le long de l'axe afin de démontrer sa capacité concurrentielle et de recenser les goulets d'étranglement;
 - f) Analyse des résultats obtenus et élaboration d'un train de mesures supplémentaires, y compris l'introduction ou le développement du transport combiné.
2. Itinéraires routiers :
 - a) Définition et adoption des itinéraires;
 - b) Mise en place des bases de données relatives au réseau;
 - c) Prévision de trafic le long des principaux axes;
 - d) Étude détaillée des corridors le long des axes en vue de recenser les barrières matérielles et non matérielles et de définir les mesures nécessaires pour les surmonter;
 - e) Facilitation de transport terrestre aux points de passage des frontières grâce à des opérations conjointes par les pays (si ce n'est pas déjà fait) et à l'application des conventions internationales pertinentes;

- f) Analyse des résultats obtenus et définition des actions supplémentaires à entreprendre.

Le programme devrait en outre comprendre les actions suivantes :

3. Mise en place de comités nationaux de facilitation des transports :
 - a) Création dans chaque pays d'un comité de ce type, chargé de la facilitation du transport aux points de passage des frontières et aux ports;
 - b) Adoption et exécution des plans de travail de ces comités.
4. Création (et mise à jour) d'une base de données spéciale sur les projets achevés, en cours et prévus pour les axes Asie-Europe par l'ensemble des organisations intéressées.
5. Réunions de travail.
6. Participation du secteur privé, des banques et des organismes de financement.
7. Conférences internationales connexes.
8. Coordination des activités avec l'ensemble des organisations internationales compétentes (CRI, CE, CEE, OCE, CESAP, FRI, IRU, OSJD, UIC, PNUD, etc.).
9. Publicité : information du consommateur.

4. MÉCANISME D'EXÉCUTION

Ce mécanisme pourrait comprendre les éléments suivants :

1. Équipe spéciale CESAP-CEE (avec la participation de la CE).
2. Correspondants (de préférence au niveau d'un premier ministre adjoint) dans les pays intéressés.
3. Groupes de travail spéciaux pour la mise en œuvre des axes Asie-Europe, à raison d'un par axe (les pays concernés sont membres des entités ci-après : CE, CEE, CESAP, IRU, OSJD, UIC, etc.). Ces groupes auraient pour mandat, notamment, d'élaborer une politique commune concernant l'exploitation de l'axe, le suivi et la mise en œuvre des politiques, le suivi du développement des principaux axes compétitifs et élaboration de projets communs.

5. MOBILISATION DES RESSOURCES

Il va sans dire que la mobilisation des ressources est cruciale pour la réussite du programme.

À première vue, cette question appelle les considérations suivantes :

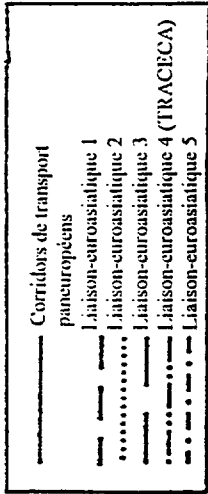
1. Les activités devraient être fondées sur un programme de travail biennuel.

2. Pour les deux premières années, le programme devrait être élaboré en fonction des ressources disponibles (CEE, CESAP, UE, etc.).
3. Outre le programme TRACECA, on devrait envisager la possibilité d'inclure les corridors 1) et 5) dans le programme TACIS de l'UE.
4. Le programme TRACECA de la CE pourrait/devrait être davantage axé sur le développement des corridors. À cette fin, une étude conjointe UE/CESAP/CEE des programmes est recommandée, sous réserve de son approbation par l'UE.
5. La CESAP et la CEE devraient se pencher sur la question de savoir quels sont les projets/activités connexes qui pourraient être exécutés dans le cadre de leurs programmes de travail et priorités respectifs.
6. Les réunions (équipes spéciales, correspondants, groupes de travail, etc.) constituent un très important volet du programme (pour assurer sa durabilité). À cette fin, il conviendra de trouver des sources de financement.
7. Le partage du financement revêt également une importance et il convient avant tout de déterminer les obligations que les gouvernements intéressés pourraient assumer en matière de mobilisation des ressources.

6. PROGRAMME DE TRAVAIL, 2000-2001

Il semble possible de lancer un programme de travail comprenant des activités qui ne nécessitent pas de ressources extérieures, notamment :

1. Désignation des correspondants dans les pays intéressés.
 2. Définition et adoption (par les pays concernés, la CE, la CEE, la CESAP, l'OSJD, l'UIC) des axes ferroviaires Asie-Europe, y compris les gares de jonction Asie/Europe et les ports connexes. Les itinéraires indiqués à l'annexe I pourraient servir de base à cette fin.
 3. Action identique pour les liaisons routières, en partant des itinéraires indiqués à l'annexe II.
 4. Inventaire des projets connexes (achevés, en cours, prévus) par les organisations internationales et les banques intéressées.
 5. Élaboration de cartes ferroviaires et routières connexes.
 6. Création de groupes de travail spéciaux (pour chaque axe ferroviaire Asie-Europe) en vue de la mise en œuvre des axes.
 7. Présentation des itinéraires, etc. (conférences, médias).
 8. Tenue d'une réunion pour évaluer les progrès accomplis et élaborer le programme de travail de la période 2001-2002.
-



PROJETS DE LIAISONS DE TRANSPORT EUROASIATIQUES tels que définis par le Groupe de travail de la CEE/ONU chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (les itinéraires sont basés sur les voies ferrées existantes et sont donnés à titre purement indicatif)

