



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2001/14
21 novembre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

Vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie

À sa quatorzième session, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a adopté la vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie.

* * *

VISION STRATÉGIQUE COMMUNE CEE/CESAP POUR LES LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

À la demande du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), les secrétariats de la CEE et de la CESAP ont intégré dans le document de stratégie de la CEE sur les liaisons Europe-Asie (TRANS/WP.5/2000/9) le document contenant les éléments essentiels d'un programme de travail commun CEE/CESAP pour le développement des liaisons terrestres Europe-Asie (présenté à la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports tenue à Saint-Pétersbourg les 12 et 13 septembre 2000), pour qu'il y ait une vision stratégique commune CEE/CESAP.

1. HISTORIQUE

L'importance fondamentale d'un système intégré et opérationnel de transport terrestre Europe-Asie – qui faciliterait le commerce international et bilatéral et le tourisme et favoriserait le développement économique des pays des régions intéressées – a été véritablement reconnue. En fait, cette question a été au cœur des débats de la première Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (Saint-Pétersbourg, 12 et 13 mai 1998) qui, reconnaissant son caractère prioritaire, a notamment recommandé dans sa déclaration ce qui suit:

«La CEE-ONU et la CESAP devraient..., avec l'aide des gouvernements concernés, mettre au point un programme commun pour le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie».

D'autres réunions internationales ont également préconisé l'établissement d'un programme d'action commun CEE/CESAP pour le développement rationnel des liaisons de transport, dont, par exemple, le Conseil des ministres de la CEMT (session de Varsovie, 1998) et la Conférence internationale «TRANSEURASIE-98» (Almaty, mai 1998).

Conformément à la recommandation susmentionnée, le présent document a pour objet de présenter une vision stratégique du développement rationnel des liaisons terrestres Europe-Asie, qui se concrétiserait par un programme commun spécial CEE/CESAP reposant sur les activités déjà entreprises par les deux commissions en coopération avec un certain nombre de pays et d'organisations internationales.

Malgré les importantes difficultés déjà rencontrées, la CEE et la CESAP sont résolues à poursuivre la mission qui leur a été confiée, en coopération avec les pays et organisations intéressés.

2. OBJECTIFS

2.1 Objectifs à long terme

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 (priviliégiant ainsi la notion de *corridor*):

- Développement économique des États de l'Asie centrale et du Caucase – les liaisons euroasiatiques serviraient de corridors de développement permettant d'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.

2.2 Objectifs à court terme

Les objectifs opérationnels à court terme sont plutôt axés sur les problèmes et les possibilités du moment (privilégiant ainsi la notion de *liaison*) et comprennent notamment les éléments suivants:

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

2.3 Complémentarité des objectifs à long terme et à court terme

Les approches retenues pour chaque type d'objectifs sont en fait complémentaires, mais il convient de souligner que, pour reprendre les propos du Conseil des ministres de la CEMT, *le développement de l'agro-industrie, des villes et des infrastructures le long des corridors euroasiens 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, 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.

3. CORRIDORS EUROASIATIQUES

Au terme de multiples activités et sessions communes CEE/CESAP, réunissant les différentes parties intéressées, dont la réunion informelle sur les liaisons de transport euroasiatiques (Genève, 16 mai 2000) – à laquelle ont participé des représentants de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, de la Communauté européenne, des secrétariats de la CEE et de la CESAP et de l'UIC (Union internationale des chemins de fer) –, les principaux corridors de transport terrestre euroasiatiques ont été définis. Ils forment la base sur laquelle les activités visant à mettre en place des réseaux intégrés de transport terrestre et multimodal seront exécutées, avec d'importantes répercussions sur les échanges et le développement économique des pays intéressés.

Les corridors de transport terrestre euroasiatiques ci-après ont été retenus sur la base de la déclaration adoptée par la deuxième Conférence internationale euroasiatique sur les transports

(Saint-Pétersbourg, 12 et 13 septembre 2000), compte tenu de leurs connexions avec les corridors de transport paneuropéens:

1. Transsibérien

Europe (corridors de transport paneuropéens 2, 3 et 9) – Fédération de Russie – Japon, avec les trois liaisons suivantes depuis la Fédération de Russie:

Kazakhstan – Chine,
Péninsule coréenne, et
Mongolie – Chine;

2. TRACECA

Europe orientale (corridors de transport paneuropéens 4, 7, 8 et 9) – via la mer Noire – le Caucase – la mer Caspienne – Asie centrale;

3. Méridional

Europe du Sud-Est (corridor de transport paneuropéen 4) – Turquie – République islamique d’Iran, avec les deux liaisons suivantes:

Asie centrale – Chine, et
Asie méridionale – Asie du Sud-Est/Chine méridionale;

4. Nord-Sud

Europe du Nord (corridor de transport paneuropéen 9) – Fédération de Russie, avec les trois liaisons suivantes:

Caucase – golfe Persique, et
Asie centrale – golfe Persique
via la mer Caspienne – République islamique d’Iran – golfe Persique.

4. PRINCIPALES ACTIVITÉS CONNEXES

Les corridors de transport terrestre euroasiatiques font partie intégrante des systèmes de transport intégrés interrégionaux et mondiaux; aussi les corridors retenus devraient-ils constituer la base d’un système de transport multimodal efficace, rationnel, sûr et respectueux de l’environnement et faciliter les importations du monde entier. Pour en assurer la mise en place progressive et rationnelle, il est proposé de commencer par la définition des itinéraires modaux de chaque corridor et la réalisation des activités et tâches connexes.

Les activités ci-après pourraient être exécutées dans un premier temps:

1. Définition des axes ferroviaires de chaque corridor reliant l’Europe et les principaux ports d’Asie

- a) Définition et adoption des axes ferroviaires (en particulier par les pays intéressés) englobant les ports d'Asie, en s'appuyant principalement sur le réseau ferroviaire international de l'AGC et le réseau du chemin de fer transasiatique;
- b) Production de cartes.

2. Définition des axes routiers

- a) Définition et adoption des axes routiers (en particulier par les pays intéressés), en s'appuyant principalement sur le réseau routier de l'AGC et sur le réseau de la Route d'Asie;
- b) Production de cartes.

4.1 Axes ferroviaires Asie-Europe

Pour chaque axe:

- a) Définition des principaux objectifs de développement en termes de coûts/tarifs, de temps de transit et de niveau de services à offrir pour concurrencer les routes maritimes pertinentes, en prenant pour référence les données pertinentes (actuelles et prévues) se rapportant à une route maritime donnée;
- b) Inventaire des axes (y compris les ports) et constitution d'une base de données, qui devrait également comprendre des données/renseignements (nécessaires pour évaluer la compétitivité) sur les routes maritimes connexes;
- c) Prévisions de trafic (tous types de marchandises plus voyageurs), en ce qui concerne en particulier le trafic de conteneurs, et mise à jour régulière des données;
- d) Étude détaillée des corridors/axes, afin de recenser les principaux obstacles matériels et non matériels et de définir les mesures à prendre pour les surmonter;
- e) Exploitation pilote d'un train-bloc de conteneurs le long de l'axe afin d'en démontrer la capacité concurrentielle et de recenser les goulets d'étranglements;
- f) Analyse des résultats obtenus et élaboration d'un train de mesures supplémentaires, y compris l'introduction ou le développement du transport combiné.

4.2 Axes routiers Asie-Europe

- a) Définition et adoption des axes;
- b) Constitution de bases de données sur le réseau;
- c) Prévisions de trafic le long des principaux axes;

- d) Étude détaillée des corridors le long des axes, afin de recenser les principaux obstacles matériels et non matériels et de définir les mesures à prendre pour les surmonter;
- e) Facilitation des transports terrestres aux points de passage des frontières, grâce à la création de groupes de travail des pays intéressés (si ce n'est déjà fait) et à l'application des conventions internationales pertinentes;
- f) Analyse des résultats obtenus et élaboration d'un train de mesures supplémentaires, y compris le développement du transport multimodal.

4.3 Mesures supplémentaires

Le programme devrait en outre comprendre les mesures suivantes:

1. Création de comités nationaux de facilitation des transports:
 - a) Création dans chaque pays d'un comité de ce type, chargé de faciliter le transport aux points de passage des frontières et aux ports;
 - b) Adoption et exécution des plans de travail des comités.
2. Constitution (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.
3. Création de groupes de travail.
4. Participation du secteur privé et des banques ou organismes de financement.
5. Organisation de conférences/réunions internationales.
6. Coordination des activités avec toutes les organisations internationales intéressées (CEI, CE, CEE, OCE, CESAP, FRI, IRU, OSJD, UIC, PNUD, etc.).
7. Promotion du projet par des campagnes de publicité et de marketing.

4.4 Activités à court et à moyen terme

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 en améliorant l'accessibilité et l'efficacité des transports dans certains pays et en suscitant un trafic de transit. La capacité des chemins de fer d'offrir, entre l'Extrême-Orient et l'Europe, des services compétitifs qui puissent attirer une 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, en vue de mettre en place des structures à vocation commerciale plus efficaces.

Axé sur ce type d'activités à court et à moyen terme, le programme commun mis au point par la CEE et la CESAP prévoit les mesures suivantes:

- Conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux de facilitation du transit, concernant notamment la simplification des formalités au passage des frontières;
- Élaboration de lois et de politiques en matière de transport reposant sur des principes et normes communs;
- Actualisation des cadres institutionnels et réglementaires existants, notamment par la réforme des entreprises ferroviaires;
- Création de services de transport ferroviaires porte à porte à vocation commerciale (l'UIC est également très active dans ce domaine);
- Amélioration des infrastructures, y compris le réaménagement de tronçons essentiels, l'exécution de programmes d'entretien, la construction d'installations de transport combiné ou leur amélioration, etc.;
- Lutte contre les activités criminelles dans le transport international.

5. RÉVISION DES ACTIVITÉS À COURT TERME EN COURS D'EXÉCUTION

5.1 Coopération

Les pays intéressés par la route transasiatique nord, premier corridor euroasiatique décrit plus haut, à la section 3, mènent déjà des activités de coopération. Un groupe de travail s'est réuni à Almaty (Kazakhstan) du 23 au 25 septembre 1999, avec la participation de représentants des ministères des transports et des administrations ferroviaires d'Allemagne, du Bélarus, de Chine, de Fédération de Russie, du Kazakhstan et de Pologne¹. L'objectif d'une telle initiative est essentiellement de mettre en place des services ferroviaires viables et compétitifs pour le transport de conteneurs le long de cet axe.

5.2 Définition des corridors ferroviaires

L'OSJD a défini les corridors ferroviaires reliant le système paneuropéen à l'Asie (l'accent étant mis sur les 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 du renforcement 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.

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.

5.3 Définition des corridors multimodaux

La définition des corridors multimodaux est à présent possible du fait que le prolongement des réseaux AGC et AGR est bien avancé, permettant ainsi d'avoir une vision véritablement multimodale des corridors euroasiatiques.

Des données ont également été rassemblées en ce qui concerne les prévisions de trafic le long des corridors. Comme elles portent principalement sur le trafic longue distance, il faudrait les compléter par des données sur le trafic bilatéral et national. Les organisations s'occupant actuellement des projets ferroviaires devraient être encouragées à combler cette lacune.

6. RENSEIGNEMENTS ET DONNÉES SUPPLÉMENTAIRES

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 mises en œuvre le long des corridors (avec indication des principaux nœuds économiques, des contraintes environnementales, etc.);
- Plans et politiques nationaux de transport, axés sur la réforme des politiques réglementaires, l'adhésion aux accords internationaux relatifs à la facilitation des transports et les projets d'investissement concernant les corridors;
- Statistiques nationales des transports.

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. En conséquence, *il serait particulièrement utile d'élaborer des normes concernant les 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.*

Il convient sans doute de redoubler d'efforts en ce qui concerne les axes routiers. 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 est de toute évidence nécessaire d'inclure le transport routier dans l'ensemble du système, 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).*

7. LACUNES EXISTANTES

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

7.1 Appui politique et technique

Les initiatives axées sur le rail, telles que les corridors de l'UIC et de l'OSJD, devraient recevoir tout l'appui politique et technique voulu, en vue de favoriser la coopération multilatérale et de démontrer la faisabilité des liaisons euroasiatiques et leur impact bénéfique pour la région. Le programme de travail CESAP/CEE va également dans ce sens.

7.2 Intégration du secteur routier

L'aspect multimodal des corridors devrait être pris en compte, ce qui signifie que le secteur routier devrait être pleinement associé au processus et que le cadre juridique devrait être révisé d'une manière cohérente. Pour ce faire, des correspondants nationaux devraient être désignés et des mémorandums d'accord conclus (comme cela a déjà été fait pour les corridors de transport paneuropéens).

7.3 Mise en place de «corridors de développement»

Des mesures d'envergure devraient être prises afin de passer des «liaisons ferroviaires» aux «corridors de développement», au niveau tant national qu'international. Il conviendrait, dans un premier temps, d'associer pleinement le secteur routier et, dans un second temps, d'établir des liens appropriés avec les responsables du développement économique, les autorités régionales et les autres parties concernées, du secteur public comme du secteur privé. Les activités correspondantes devraient avant tout s'inscrire dans un contexte national et être entreprises sur l'initiative des ministères des transports respectifs.

8. MÉCANISME D'EXÉCUTION

Le mécanisme d'exécution du programme de travail pourrait comprendre les éléments suivants:

1. Une équipe spéciale CEE/CESAP (avec la participation de l'UE), à créer.
2. Des correspondants (de préférence au niveau ministériel), à désigner par les pays intéressés.
3. Un groupe de travail spécial par corridor de transport terrestre euroasiatique (à créer), chargé de définir et de mettre en place les itinéraires et réseaux modaux. L'expérience acquise dans le cadre des corridors de transport paneuropéens et du projet TINA doit être prise en considération. Composé de représentants des pays intéressés et de la CE, de la CEE, du CESAP, de l'IRU, de la FRI, de l'OSJD, de l'UIC et des institutions financières internationales, chaque groupe de travail aura pour mandat, notamment, de mettre en place des axes et réseaux modaux, de définir une politique commune concernant l'exploitation de chaque corridor et des principaux axes pertinents, de suivre et d'appliquer cette

politique, de suivre le développement des principaux axes concurrentiels et de mettre au point des projets communs.

9. MOBILISATION DES RESSOURCES

Il est essentiel de mobiliser toutes les ressources voulues pour assurer le succès du programme; à titre indicatif, les activités ci-après pourraient être entreprises:

1. Établir un programme de travail bisannuel.
2. Élaborer un programme pour les deux premières années, compte tenu des ressources disponibles dans les budgets et plans en cours des organisations intéressées (CEE, CESAP, UE, etc.).
3. Outre le Corridor TRACECA, envisager la possibilité d'intégrer les corridors euroasiatiques 1 et 5 dans le programme TACIS de l'UE.
4. Faire définir, par la CESAP et la CEE, les projets/activités connexes qui pourraient être exécutés dans le cadre de leurs priorités et programmes de travail en cours.
5. Recenser les ressources dont chaque gouvernement intéressé dispose pour exécuter le programme.

10. PROGRAMME DE TRAVAIL À COURT TERME (DEUX ANS)

Le programme de travail à court terme ci-après pourrait être mis au point. Il comprendrait des activités demandant, le cas échéant, des ressources supplémentaires d'un montant modeste qui pourraient être prélevées sur les budgets existants des États et des organisations internationales intéressés.

1. Désignation de correspondants par les États concernés.
2. Création d'un groupe de travail par corridor euroasiatique.
3. Définition et adoption des axes et réseaux ferroviaires euroasiatiques, par les États intéressés, l'UE, la CEE, la CESAP, l'OSJD, l'UIC, etc.
4. Définition et adoption des axes et réseaux routiers euroasiatiques, par les États intéressés, l'UE, la CEE, la CESAP, l'IRU, etc.
5. Inventaire des projets connexes (achevés, en cours ou prévus), par les organisations internationales et les institutions financières internationales.
6. Établissement de cartes ferroviaires et routières.
7. Campagnes d'information sur les corridors euroasiatiques, par les médias.
8. Tenue d'une réunion/conférence pour faire le point, élaborer le projet de programme de travail pour les deux années suivantes et rechercher les ressources nécessaires.