


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
**Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports**
Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie
Quatorzième session

Erevan, 26 et 27 octobre 2016

**Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport
Europe-Asie sur sa quatorzième session**
Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4–12	2
III. Recensement des flux de marchandises susceptibles d'emprunter les liaisons de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour)	13–23	3
IV. Aide à la coordination des horaires et des tarifs intégrés pour les liaisons de transport Europe-Asie (point 3 de l'ordre du jour)	24–26	4
V. Détermination des besoins et des exigences des producteurs, expéditeurs, négociants et transitaires en matière de transport et de commerce sur les axes LTEA (point 4 de l'ordre du jour)	27	5
VI. Informations fournies par les participants sur les faits récents concernant les projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport sur les axes LTEA (point 5 de l'ordre du jour)	28–33	5
VII. Systèmes d'information géographique (point 6 de l'ordre du jour)	34–35	6
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	36–39	7
IX. Date de la prochaine réunion (point 8 de l'ordre du jour)	40	7
X. Résumé des décisions (point 9 de l'ordre du jour)	41	7



I. Participation

1. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a tenu sa quatorzième session les 26 et 27 octobre 2016 à Erevan. Y ont participé des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe suivants : Arménie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Grèce, République islamique d'Iran et Pologne.
2. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).
3. À l'invitation du secrétariat, les chemins de fer russes, le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT), PLASKE et des consultants venus de Grèce et de Singapour ont également assisté à la réunion.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document : WP.5/GE.2/27/Rev.1.

4. Cette réunion du Groupe d'experts était organisée par l'OSCE.
5. M. A. Zakaryan, Président du Comité permanent des relations extérieures de l'Assemblée nationale de la République d'Arménie, a souligné l'importance des liaisons de transport Europe-Asie pour les pays sans littoral et a salué cette réunion, dont il a souhaité le succès.
6. M. A. Arakelyan, Premier Vice-Ministre des transports, de la communication et de l'informatique de République d'Arménie s'est félicité de la tenue de cette réunion, a salué les travaux menés par le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie et a souligné l'intérêt de l'Arménie pour les résultats de la phase III du projet LTEA.
7. M. D. Gullette (OSCE) s'est réjoui de cette réunion, y voyant la continuité de la collaboration et de la coopération avec la CEE sur des projets favorisant le développement économique et la stabilité sociale.
8. M^{me} Z. Bektepova (Bureau du Coordonnateur des activités économiques et environnementales de l'OSCE) a fait observer que les questions relatives aux transports étaient toujours une priorité pour l'OSCE. Elle a souligné qu'en 2016, sous la présidence de l'Allemagne, l'OSCE s'était particulièrement attachée à promouvoir la connectivité économique en renforçant la coopération internationale dans les domaines du commerce, des transports et des douanes. M^{me} Bektepova a également souligné que, conformément à son mandat, l'OSCE allait continuer à promouvoir la ratification et l'application des conventions internationales et des instruments juridiques visant à surmonter les obstacles administratifs et réglementaires au transport et au commerce dans la région. Elle a estimé que l'École des cadres pour la gestion des frontières de l'OSCE à Douchanbé était un excellent point d'appui pour cette action de renforcement des capacités.
9. M. J. Kleniewski (Pologne) a dit continuer d'appuyer le projet LTEA.
10. M. M. Kopevski (ex-République yougoslave de Macédoine) a également appuyé le projet LTEA, notamment parce qu'il était pertinent pour les pays enclavés.
11. Le Groupe d'experts du projet LTEA a élu M^{me} Alevtina Kirillova (Fédération de Russie) au poste de Présidente. M^{me} Kirillova a accepté de présider le Groupe d'experts et dit que le projet LTEA continuait à bénéficier de l'appui de la Fédération de Russie.
12. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour.

III. Recensement des flux de marchandises susceptibles d'emprunter les liaisons de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour)

13. M^{me} P. Moraiti (Université technique nationale d'Athènes) a informé le Groupe d'experts des principaux résultats obtenus lors de la phase II du projet LTEA, qui ont jeté les bases de la phase suivante.

14. Suite aux conclusions du rapport sur la phase I et à la création du Groupe d'experts des liaisons de Transport Europe-Asie en 2008, la phase II du projet LTEA a été mise en œuvre entre 2008 et 2013 et la version finale du rapport correspondant a été approuvée lors de la deuxième réunion ministérielle des LTEA en février 2013. Vingt-sept pays ont participé à cette deuxième phase. Les travaux correspondants ont nécessité une collaboration de longue durée entre la CEE, les pays membres qui y ont participé par l'intermédiaire de leurs coordonnateurs nationaux et un groupe de consultants externes.

15. La phase II a eu pour principaux résultats : i) la mise en évidence de neuf axes routiers et de neuf axes ferroviaires prioritaires, ainsi que des infrastructures nodales correspondantes (ports intérieurs, principaux dépôts de conteneurs, terminaux intermodaux et ports maritimes) ; ii) la mise au point d'un nouveau plan d'investissement dans les infrastructures reposant sur une stratégie d'investissement à court, à moyen et à long terme concernant 311 projets situés le long des axes de transport Europe-Asie considérés comme prioritaires.

16. L'étude a également consisté à définir plusieurs autres tâches d'appui et plusieurs séries d'analyses parallèles, à savoir l'analyse des flux et des tendances des transports entre l'Europe et l'Asie, la comparaison d'une sélection d'axes ferroviaires avec les liaisons maritimes actuelles entre l'Europe et l'Asie, le recensement des obstacles non physiques, une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces (analyse SWOT) des liaisons de transports terrestres Europe-Asie, un tableau d'ensemble des réseaux et des initiatives d'infrastructures de transport concernant les liaisons entre l'Europe et l'Asie et l'élaboration de rapports nationaux. La mise en place et le lancement d'un vaste système d'information géographique (SIG) a également été une réalisation majeure. Enfin, trois grands domaines d'action stratégiques que sont les infrastructures, les politiques et la facilitation, ont fait l'objet de recommandations servant de base à la poursuite du projet LTEA en précisant les besoins et les problèmes sur lesquels la troisième phase serait susceptible de porter.

17. La phase III du projet LTEA s'est appuyée avec succès sur un certain nombre de ces analyses et les a mises à jour et complétées. En ce qui concerne les projets prioritaires en matière d'infrastructure et le plan d'investissement de la phase II, même si beaucoup de temps s'est écoulé depuis 2013, on peut envisager d'étoffer le bilan de la phase III en recensant toutes les difficultés restant à surmonter et en déterminant s'il y a des projets en cours ou programmés les concernant. La phase III a en outre permis de repérer certains problèmes relatifs aux infrastructures et au passage des frontières sur les axes Europe-Asie. Compte tenu des divers avantages que présente le fait de raisonner par couloirs ou par itinéraires, il a également été suggéré d'élaborer, pour chaque axe Europe-Asie, un plan d'action assorti de mesures visant à surmonter les difficultés tant physiques qu'administratives ou opérationnelles. En ce qui concerne ce dernier point, il est impératif de prendre des mesures « à effet rapide » ou « douces », pour lesquelles la coopération, la volonté et l'appui des décideurs de haut niveau sont nécessaires. L'une des solutions les plus pragmatiques et les plus efficaces consiste à mettre en commun les données d'expérience et à mettre en œuvre les pratiques optimales reconnues au niveau international.

18. M. S. Theofanis (Rutgers University, New Jersey, États-Unis d'Amérique) a présenté au Groupe d'experts divers aspects du plan mis sur pied dans le cadre de l'initiative « Une Ceinture et une Route » (« One Belt, One Road ») et l'a comparé aux transports maritimes entre la Chine et l'Europe. Le prix relativement bas du pétrole n'encourage guère le recours à la « navigation à vitesse réduite » dans le transport maritime bien qu'il soit moins coûteux que le transport par voie terrestre pour les conteneurs et les marchandises en vrac. Le transport ferroviaire est tout de même plus rapide que le transport maritime et il immobilise donc les ressources moins longtemps.

19. M. R. de Souza (Institut de logistique de l'Université nationale de Singapour) a fait part de son expérience de la gestion des chaînes d'approvisionnement et des risques en Asie. Il a estimé que le projet de rapport sur les LTEA représentait un grand pas en avant dans la mesure où il suscitait et stimulait une amélioration générale des services de transport et de logistique susceptible de réduire les délais et les coûts pour les transporteurs et les négociants et, en fin de compte, pour le consommateur final. Dans un monde exposé à de fortes perturbations d'origine naturelle ou non, il est bon de réfléchir à la gestion des risques et au classement de ces perturbations en fonction de leur fréquence et de leurs conséquences (il est ici question d'événements dont la probabilité est faible mais dont les conséquences sont graves). Ces perturbations sont des événements imprévus susceptibles de mettre sérieusement à mal la circulation de marchandises devant normalement emprunter des infrastructures et des itinéraires dans les pays traversés par les LTEA. Une infrastructure qui était jusqu'alors fonctionnelle (intégrée) peut faire défaut, réduisant ainsi les capacités d'un ou plusieurs acteurs. Pire encore, ces perturbations peuvent gagner les infrastructures ou les réseaux intermodaux ou multimodaux à connections multiples. L'inclusion dans les études à venir d'un examen des événements porteurs de risque, des caractéristiques des perturbations éventuelles et des itinéraires ou modes de transport de remplacement propres à en atténuer les conséquences pendant les phases de dégradation et de remise en état serait peut-être une bonne chose. L'Institut de logistique de l'Université nationale de Singapour, qui continue à mener des études de modélisation et d'analyse des répercussions des perturbations sur les durées et les coûts d'acheminement, souhaite contribuer et collaborer à cette session ainsi qu'aux travaux du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie et aux suivants.

20. Le Groupe d'experts s'est félicité de la participation au projet LTEA de l'Institut de recherches scientifiques sur les transports routiers (NIIAT) de Moscou. Il a également salué la première version du rapport sur la phase III du projet LTEA présentée par M. A. Zaboev.

21. Le Groupe d'experts a formulé des observations au sujet de la première version du rapport sur la phase III, tant sur le fond que sur la forme. Les observations de fond concernaient : la comparaison entre transports par voie terrestre et transports par voie maritime, concernant en l'occurrence l'inclusion de nouveaux points de départ ou de destination (Yiwu-Varsovie, Chine-Groningue, Chine-Munich, Duisbourg, ...); le coût financier des différences d'ordre technique (gabarits) et juridique faisant obstacle aux transports terrestre entre l'Europe et l'Asie ; le cas des pays enclavés ; la gestion des risques. Pour ce qui est de la forme, le NIIAT s'alignera sur les règles de présentation de l'ONU et fournira au secrétariat, en vue de la publication du rapport, des cartes et d'autres éléments non textuels de la meilleure qualité possible.

22. Le NIIAT fournira au Groupe d'experts la version révisé du rapport sur la phase III d'ici à la fin de 2016.

23. Le Groupe d'experts a décidé de présenter la nouvelle version du rapport sur la phase III du projet EATL à la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs sous forme de document informel, à titre d'information.

IV. Aide à la coordination des horaires et des tarifs intégrés pour les liaisons de transport Europe-Asie (point 3 de l'ordre du jour)

24. M^{me} Z. Aspeyeva (OSJD) a réitéré son appui au projet LTEA et a informé les participants des faits nouveaux survenus au sein de son organisation. Le Groupe d'experts a salué le document de l'OSJD intitulé « List of Container Trains and Combined Transport on the Railways of OSJD Member Countries » (Liste des trains de conteneurs et des transports combinés sur les lignes de chemin de fer des pays membres de l'OSJD).

25. M. G. Bessonov (Conseil de coordination des transports transsibériens) a informé les participants des activités de son institution, en mentionnant en particulier les nouvelles possibilités qui se présenteront dans un avenir proche, lorsque les gouvernements régionaux chinois cesseront de subventionner les chemins de fer. L'augmentation du coût du transport

ferroviaire en Chine aura probablement pour conséquence le report d'un volume plus important de marchandises vers le réseau ferroviaire de la Fédération de Russie. Sur ce réseau, le transport d'un conteneur de 20 pieds coûte 0,14 dollar des États-Unis par kilomètre.

26. M^{me} R. Dranchenko (chemins de fer russes) a fourni des informations sur le volume des marchandises acheminées par le chemin de fer transsibérien pour l'année 2015 et pour les huit premiers mois de 2016, sur la reconstruction et la modernisation de la ligne Baïkal-Amour et du transsibérien et sur le financement de ces travaux, ainsi que sur les projets d'investissement en vue du développement des infrastructures des terminaux et des entrepôts des chemins de fer russes jusqu'en 2018.

V. Détermination des besoins et des exigences des producteurs, expéditeurs, négociants et transitaires en matière de transport et de commerce sur les axes LTEA (point 4 de l'ordre du jour)

27. Le Groupe d'experts s'est félicité des informations actualisées fournies par M. V. Lugovets (PLASKE) et a salué le soutien constant de cet organisme au projet LTEA.

VI. Informations fournies par les participants sur les faits récents concernant les projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport sur les axes LTEA (point 5 de l'ordre du jour)

28. M. M. Kharimsizadeh (République islamique d'Iran) a fait savoir au Groupe d'experts que son pays accordait de l'importance aux liaisons de transport Europe-Asie et qu'il investissait dans les infrastructures correspondantes. Il a souligné l'importante position géographique de la République islamique d'Iran dans la région, ainsi que son rôle dans le projet LTEA. Il a informé les participants des mesures les plus importantes prises ces dernières années :

- La ligne ferroviaire Gazvin-Rasht-Astara (330 km), l'un des principaux axes des LTEA et du couloir Nord-Sud, est en construction. Le tronçon Gazvin-Rasht, long de 164 km, est presque achevé. La fin des travaux est prévue d'ici la fin de l'année 2017. On est à la recherche d'un partenaire étranger pour le tronçon de 164 km reliant Rasht à Astara. La capacité totale de cet itinéraire est de 10 millions de tonnes par an ;
- Le port d'Amirabad sur la mer Caspienne est un port de troisième génération. Il est déjà terminé et en service. Il est connecté au réseau ferroviaire du pays, grâce auquel il est notamment relié au port de Bandar Abbas ;
- Le projet port Imam Khomeini-Bazargan (frontière avec la Turquie)-Caucase, qui fait partie du couloir Nord-Sud, est l'une des priorités du développement des infrastructures de transport dans le pays. La modernisation des infrastructures ferroviaires et routières de cet itinéraire est à l'étude. Cet axe joue un rôle important dans l'accord relatif au couloir golfe Persique-mer Noire récemment conclu entre l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, la Grèce et la République islamique d'Iran.

29. Pour ce qui est de la Route de la soie, M. Kharimsizadeh a fait un exposé exhaustif sur les mesures prises pour mettre en service les tronçons pertinents. Il a présenté trois scénarios possibles pour la liaison entre l'Europe et la Chine :

- Chine – Kirghizistan – Tadjikistan – Afghanistan – République islamique d'Iran – Europe (couloir ferroviaire et routier) ;
- Chine – Kazakhstan – Ouzbékistan – Turkménistan – République islamique d'Iran – Europe (couloir ferroviaire) ;
- Chine (ports de l'est) – golfe Persique – République islamique d'Iran – pays du bassin de la mer Noire – Europe (couloir de transit multimodal).

30. M^{me} Z. Bektepova (Bureau du Coordonnateur des activités économiques et environnementales de l'OSCE) a informé le groupe de deux activités de renforcement des capacités menées au début de l'année avec le soutien de l'OSCE. Au mois de juin, à Douchanbé, le Bureau du Coordonnateur des activités économiques et environnementales de l'OSCE et la Division du Commerce de la CEE ont coorganisé un atelier régional sur la facilitation du commerce et la gestion des frontières où les experts ont conseillé les gouvernements sur la façon de simplifier les procédures du commerce international et d'harmoniser et automatiser le dédouanement, le transit, les procédures d'importation et d'exportation. M^{me} Bektepova a également parlé d'un atelier régional sur l'amélioration de la facilitation du commerce moyennant l'optimisation du transit mené en septembre 2016 à Astana conjointement avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Pendant cet atelier, des experts et des représentants des milieux d'affaires ont discuté des outils disponibles pour améliorer les capacités de transport en transit de la région de l'Asie centrale et échangé des vues sur les difficultés liées à la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC.

31. M. M. Kopevski (ex-République yougoslave de Macédoine) a informé le Groupe d'experts des derniers développements relatifs aux infrastructures dans son pays.

32. M. J. Kleniewski (Pologne) a parlé du « couloir de transport international Via Carpatia ». L'appellation « Via Carpatia » désigne le couloir de transport reliant l'Europe centrale et les pays baltes aux pays du sud de l'Europe et de l'Asie centrale, c'est-à-dire le couloir reliant les ports de la mer Baltique, de la mer Noire et de la Méditerranée. À ce jour (soit en 2016) ce couloir dessert les axes Lituanie-Pologne et Slovaquie-Hongrie-Ukraine-Roumanie-Bulgarie-Grèce-Turquie. Via Carpatia est une initiative polonaise associant initialement ce pays à la Lituanie, la Slovaquie et la Hongrie, ainsi qu'à la République tchèque (en tant qu'observatrice). Ce couloir a été institué en 2006, à l'occasion d'une conférence internationale, par la Déclaration de Łańcut. En 2010, lors d'une deuxième conférence internationale, le groupe fondateur a été rejoint par la Roumanie, la Bulgarie et la Grèce. Une troisième conférence s'est tenue à Varsovie le 3 mars 2016. La déclaration a également été signée par la Turquie et l'Ukraine et le couloir a été redessiné, un axe principal et des embranchements étant définis. La Déclaration peut être signée par d'autres pays. Des pourparlers ont eu lieu à cet effet avec le Bélarus en octobre 2016. L'initiative vise à compléter le réseau de transport entre l'Europe et l'Asie actuellement défini. Elle doit favoriser le développement des relations économiques et sociales entre les pays, notamment les pays enclavés et les pays les moins avancés, relier les continents, intégrer ses participants dans les flux d'échanges internationaux et utiliser leur potentiel de développement. La première étape concernera le réseau routier, mais il est prévu d'étendre l'initiative aux réseaux ferroviaire et aérien.

33. M. K. Jeyranyan (Arménie) a présenté l'important programme de son pays en matière d'infrastructures intéressant les LTEA (programme d'investissements pour le couloir routier Nord-Sud) et parlé du soutien financier ainsi que de l'importance des connections avec les infrastructures des pays voisins et européens.

VII. Systèmes d'information géographique (point 6 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2014/1.

34. Le Groupe d'experts a fait référence aux réunions précédentes, notant qu'aucun progrès n'avait été réalisé en ce qui concernait le système d'information géographique (SIG), principalement à cause d'un manque de ressources financières. Le Groupe continuera néanmoins à étudier les moyens de poursuivre les travaux concernant cet important outil. Les entreprises privées disposées à s'impliquer dans ce projet sont les bienvenues. L'expérience acquise et les contacts établis par l'OSJD dans ce domaine seront fort utiles dans le cadre du projet LTEA.

35. Le Groupe a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session.

VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

36. Le Groupe d'experts a noté avec un intérêt renouvelé le Programme d'action de Vienne de 2014 pour les pays en développement sans littoral. La durée de ce programme est de dix ans. Les transports et le franchissement des frontières sont au cœur du Programme d'action et obligation est faite au Groupe d'experts de prendre en compte ces questions dans ses activités. Le Groupe a conclu que toutes les activités relatives au projet LTEA étaient directement liées aux objectifs globaux du Programme d'action de Vienne.

37. M. Jovanovic a invité les participants à assister à la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs qui se tiendrait du 21 au 24 février 2017 à Genève.

38. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie a remercié le Gouvernement arménien et l'OSCE d'avoir été l'hôte de sa quatorzième session. Il a en outre décidé d'accueillir les organisations internationales et d'autres parties prenantes au sein du projet LTEA et de favoriser leur participation.

39. M. Miroslav Jovanovic (CEE), Secrétaire du projet LTEA, a annoncé au Groupe d'experts qu'il prendrait sa retraite en janvier 2017, après vingt-sept ans au service de l'ONU.

IX. Date de la prochaine réunion (point 8 de l'ordre du jour)

40. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie s'est félicité que l'OSJD ait proposé d'accueillir la quinzième session du Groupe d'experts à Varsovie. Il a demandé au secrétariat d'envisager avec l'OSJD d'organiser cette session à la fin du mois de janvier ou au début du mois de février 2017 et l'a prié de le tenir informé de la date choisie.

X. Résumé des décisions (point 9 de l'ordre du jour)

41. Conformément à l'usage, le Groupe d'experts a adopté une liste de décisions et a demandé au secrétariat d'établir le rapport de la session.

Décisions :

1. Le NIIAT révisera le projet de rapport sur la phase III du projet LTEA d'ici la fin de 2016. Le secrétariat enverra la version révisée du rapport au Groupe d'experts et au Comité des transports intérieurs dès qu'elle sera prête.

2. Le secrétariat se mettra en rapport avec l'OSJD pour organiser la quinzième session du Groupe d'experts, qu'il informera de la date ou des dates retenue(s).

3. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie et le secrétariat se pencheront sur l'avenir du projet LTEA au-delà de 2018, c'est-à-dire après la présentation du rapport sur la phase finale (phase III). L'une des pistes pourrait être l'établissement de synergies plus fortes avec le projet du Chemin de fer transeuropéen (TER).