

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



**LES LIAISONS
DE TRANSPORT ENTRE
L'EUROPE ET L'ASIE**



LES LIAISONS DE TRANSPORT ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle rassemble les Ministres des Transports des 43 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine. Sept pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Corée, États-Unis, Japon, Mexique et Nouvelle-Zélande), le Maroc bénéficiant d'un statut de Membre observateur.

La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, la CEMT a deux rôles primordiaux. La première tâche qui lui revient consiste principalement à faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement efficace et réponde aux exigences de durabilité en termes d'environnement et de sécurité. À cette fin il incombe notamment à la CEMT d'établir un pont, sur le plan politique, entre l'Union européenne et les autres pays du continent européen.

Par ailleurs, la CEMT a également pour mission de développer des réflexions sur l'évolution à long terme du secteur des transports et de réaliser des études approfondies sur le fonctionnement de ce secteur face notamment à la mondialisation croissante des échanges. Les activités de ce type, appelées à s'exercer dans un cadre géographique de plus en plus large, ont été récemment renforcées par la création d'un Centre conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports.

Publié en anglais sous le titre :

Transport Links between Europe and Asia

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :

www.cemt.org

© CEMT 2006 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS

Il ne fait aucun doute que le transport maritime demeurera à l'avenir un acteur clé du marché des transports entre l'Europe et l'Asie. Deux éléments poussent néanmoins à la diversification des itinéraires et à l'ouverture de nouvelles liaisons terrestres entre l'Europe et l'Asie : le quasi monopole du transport maritime qui entraîne des problèmes croissants de desserte terrestre des ports et la nécessité de répondre aux besoins d'un commerce régional qui se développe entre pays le long des corridors euro-asiatiques.

L'analyse économique montre que les relations terrestres peuvent dans un certain nombre de cas constituer une alternative valable à la voie maritime et permettre d'améliorer sensiblement l'accessibilité des pays traversés tout en absorbant une partie non négligeable de la forte croissance prévue des trafics, notamment de conteneurs.

La mise en place de liaisons terrestres efficaces entre l'Europe et l'Asie soulève cependant un certain nombre de difficultés qui ne peuvent être surmontées que par des décisions politiques appropriées portant notamment sur la mise à disposition d'infrastructures de transport adéquates et la levée des obstacles réglementaires ou institutionnels qui empêchent le développement de services efficaces de transport.

C'est pourquoi le Conseil des Ministres de la CEMT a été saisi de ce sujet et a adopté lors de sa session de Moscou en 2005 un document préconisant toute une série d'actions afin de développer, en concertation avec l'ensemble des parties intéressées, une approche cohérente pour la mise en place de liaisons efficaces de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie.

La présente publication contient le document ainsi approuvé par les Ministres ainsi qu'un rapport qui a servi de support au débat ministériel de Moscou et qui fait le point sur *l'évolution des échanges Europe-Asie et leurs conséquences sur les transports*. Ce document a été préparé par NESTEAR sous la direction de C. Reynaud auquel la CEMT tient à exprimer toute sa gratitude pour la qualité du travail fourni.

Le transport intermodal constitue l'une des solutions possibles pour faire face à la croissance des trafics attendue entre l'Europe et l'Asie. Lors de la session ministérielle de Moscou, les Ministres ont également adopté un plan d'action visant à faciliter le développement de ce type d'acheminement sur les relations entre les deux continents. Ce plan d'action est fondé sur les conclusions d'un séminaire organisé précédemment à Kiev sur *l'intermodalité Europe-Asie : pertinence et potentiels*. Ces documents sont également reproduits dans la présente publication.

Les organisations internationales intergouvernementales et professionnelles ont également fourni des contributions pour la session ministérielle de Moscou. Le texte de ces contributions est repris dans cette publication. La CEMT remercie très sincèrement la CEE-ONU et l'IRU de leur coopération en la matière ainsi que de leur autorisation de reproduire leurs contributions.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS	3
PARTIE I. LIAISONS EUROPE – ASIE	
SYNTHESE ET ACTIONS POLITIQUES REQUISES	7
1. Le développement des échanges entre l'Europe et l'Asie et ses conséquences pour les transports.....	8
2. L'acheminement terrestre : une solution alternative	9
3. Actions politiques requises.....	10
3.1. Adaptation des capacités et mise à disposition d'infrastructures adéquates	11
3.2. Levée des entraves à l'existence de services de transport efficaces.....	11
3.3. Dispositions finales	15
PARTIE II. EVOLUTION DES ECHANGES EUROPE-ASIE ET CONSEQUENCES POUR LES TRANSPORTS.....	17
1. Une accélération brutale des échanges entre l'Europe et l'Asie.....	19
1.1. Une croissance annoncée des pays d'Asie et en particulier de la Chine	20
1.2. L'émergence de la Russie et des pays d'Asie Centrale	20
1.3. Une croissance matérielle pour tous types de produits	24
1.4. Une croissance durable ?.....	24
2. Les conséquences pour le transport entre l'Europe et l'Asie	25
2.1. Faire face à une croissance continue, soutenue voire à une accélération du trafic de conteneurs	26
2.2. L'émergence de grands hubs maritimes.....	27
2.3. L'intégration des chaînes logistiques porte à porte	28
2.4. De nouvelles routes terrestres et maritimes.....	29
3. Problèmes et perspectives pour le transport entre l'Europe et l'Asie.....	31
3.1. L'équilibre du marché et les problèmes de capacité à court et moyen termes	32
3.2. Les nouvelles voie du commerce terrestre entre l'Europe et l'Asie.....	33
3.3. Une vision de corridors entre l'Europe et l'Asie avec un maillage progressif de réseaux Eurasiatiques	35
3.4. Une démarche prospective pour les liaisons entre l'Europe et l'Asie.....	36
CONCLUSION	37
APPENDICE : <i>Echanges internationaux par la voie maritime</i> <i>(Base Comext pour 2003)</i>	38
PARTIE III. TRANSPORT INTERMODAL EUROPE-ASIE	
Séminaire International "Intermodalité Europe - Asie : Pertinence et Potentiels"	
Kiev (Ukraine) 27-28 septembre 2004.....	41
A. Conclusions	42
B. Enseignements.....	44
C. Suites à donner	45

PARTIE IV. CONTRIBUTIONS DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES 47

ANNEXE 1. Travaux de la CEE-ONU sur le développement de liaisons de transport eurasiatiques.....	48
1. Introduction	48
2. Extension des Accords AGR, AGC et AGTC au Caucase et à l'Asie centrale.....	49
3. Appui aux Conférences internationales Europe-Asie sur les transports.....	49
4. Vision stratégique commune CEE-ONU – CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie.....	50
5. Le Projet CEE-ONU/CESAP sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie.....	51
6. Travaux futurs	53
APPENDICE : Axes prioritaires de transport Europe-Asie adoptés lors de la 3ème réunion du groupe d'experts sur les liaisons de transport eurasiatiques (27-29 juin 2005, Istanbul, Turquie).....	54
ANNEXE 2. L'importance de la liaison de transport routier Europe-Asie Contribution de l'IRU	64
1. Généralités.....	64
2. La stratégie de l'IRU pour la coopération entre l'Asie et l'Europe.....	65
3. Associations membres de l'IRU en Asie – un réseau solide	66
4. Les Conférences Euro-Asie de l'IRU sur le transport et leurs principaux messages	66
5. Sûreté.....	70
6. Infrastructure	72
7. Cadre juridique.....	73
8. Conclusions	73
CARTES.....	75

PARTIE I.

LIAISONS EUROPE – ASIE

SYNTHESE ET ACTIONS POLITIQUES REQUISES

1. Le développement des échanges entre l'Europe et l'Asie et ses conséquences pour les transports

Le rapport CEMT/CM(2005)13 (voir Partie II) sur l'évolution des échanges entre l'Europe et l'Asie et ses conséquences sur les transports montre très clairement que ces échanges ont connu récemment une brutale accélération en raison non seulement du développement des pays de l'Est de l'Asie, principalement la Chine, mais également de l'émergence des économies de la Russie et des pays d'Asie Centrale. Il en résulte un phénomène de diffusion spatiale des échanges qui est fondamental pour la définition des grandes routes d'un commerce international Asie-Europe qui ne s'établit pas seulement entre les deux extrémités de ces continents mais aussi entre de grands pôles intérieurs du continent euro-asiatique.

La croissance des échanges ainsi observée concerne aussi bien les produits énergétiques (gaz et pétrole) qui jouent un rôle déterminant dans les exportations des pays de la CEI, que les matières premières et produits intermédiaires (ciment, acier, bois) dopés par de grands programmes de construction, les produits manufacturés et les pièces d'assemblage (trafics liés aux délocalisations d'usines). Il en résulte une demande de transport international forte, diversifiée et souvent sophistiquée, avec de fortes contraintes sur le plan de la logistique.

Les projections disponibles laissent penser que les tendances enregistrées depuis le début des années 2000 devraient se prolonger à un horizon de 15 à 20 ans, même si certaines tendances peuvent quelque peu s'infléchir. Dans un contexte général de mondialisation et de globalisation, le fait que les produits énergétiques, les matières premières, les produits intermédiaires et les produits à haute valeur ajoutée soient tous concernés par les échanges entre l'Europe et l'Asie conduit à ne pas exclure une croissance de la demande encore plus forte que par le passé sur les grands axes qui relient ces deux continents. La part de la Chine dans la consommation mondiale de pétrole devrait être multipliée par quatre en vingt ans alors même que de grands changements sont attendus dans la répartition géographique des lieux de production de pétrole, avec un rôle plus important des pays de la Mer Caspienne. Il est donc essentiel que les transports permettant de répondre à ces besoins d'échange puissent s'effectuer dans les meilleures conditions et que des solutions soient trouvées aux problèmes qui d'ores et déjà se manifestent dans ce secteur.

Le développement du commerce entre l'Europe et l'Asie s'est traduit principalement par une croissance accélérée du trafic de conteneurs par la voie maritime avec des taux de croissance de l'ordre de 6 % par an. Ce phénomène s'est accompagné d'un recours à des navires de taille croissante avec des tarifs descendus à des niveaux extrêmement bas (moins de 700\$ pour un EVP au départ de l'Europe vers l'Asie). Les estimations disponibles chiffrent à plus de 3 millions le nombre de conteneurs qui quitteront en 2005 les ports de l'Est de l'Asie à destination de l'Europe. Rien qu'en Chine, deux milliards de tonnes de marchandises ont transité par les principaux ports de ce pays en 2002, accusant ainsi une progression de plus de 20% par rapport à l'année précédente.

Le développement de ces transports maritimes qui ont jusqu'ici assuré l'essentiel des échanges Europe-Asie (à titre de comparaison, le trafic ferroviaire de conteneurs par le transsibérien, bien qu'ayant atteint un niveau record en 2004, ne s'est élevé cette année-là qu'à 155 000 EVP), s'est de plus en plus concentré tant en Europe qu'en Asie sur un petit nombre de grands *hubs* portuaires, en raison notamment de la taille croissante des navires. Pour l'avenir, si les experts sont en général optimistes sur les capacités d'accueil des navires par ces ports et le développement des services correspondants le long des grandes routes maritimes, ils s'inquiètent en revanche des problèmes de congestion et d'encombrement qui se manifestent de manière de plus en plus évidente au niveau de l'accès terrestre de ces ports même si le transbordement sur "navires feeder" semble plutôt performant.

Globalement, l'analyse des caractéristiques actuelles des échanges euro-asiatiques met en évidence deux facteurs qui poussent à la diversification des itinéraires et à l'ouverture de nouvelles routes terrestres entre l'Europe et l'Asie avec la redécouverte parfois d'anciens itinéraires tels que "la route de la soie" ou "le transsibérien":

- Le quasi monopole du transport maritime pour les échanges entre l'Europe et l'Asie qui entraîne des problèmes croissants de desserte terrestre des ports maritimes et ce, d'autant plus que la recherche de gains de productivité tend à réduire le nombre de ces ports. En outre, la concentration des navires avec des points de passage obligés sur des routes où se concentrent des trafics maritimes entre *hubs* portuaires pose à la fois de sérieux problèmes de sécurité (risques de pollution consécutive à des accidents) et de sûreté (vulnérabilité aux attentats).
- Le développement des trafics entre les pays continentaux, notamment au sein de l'Asie centrale, tout au long des itinéraires terrestres Europe-Asie. Au-delà des échanges sur l'intégralité des corridors euro-asiatiques, un commerce propre à la région tend à se développer rapidement. Ce phénomène renforce donc la pertinence d'une amélioration de ces corridors comme source de développement pour les pays concernés. A titre d'exemple, on notera que les importations de la Chine en provenance des autres économies asiatiques représentaient en 2003 plus de la moitié des importations de ce pays.

Pour la CEMT dont le champ d'intervention recouvre désormais une large partie de la zone qui s'étend de l'Europe à l'Asie, l'enjeu devient à la fois maritime et terrestre, avec d'un côté la poursuite d'une croissance très rapide des trafics sur les grandes routes maritimes et dans les grands ports concernés qui doivent faire face à des problèmes croissants de desserte terrestre et, de l'autre, la redécouverte de grands itinéraires terrestres sur de très longues distances ouvrant de nouvelles perspectives à l'ensemble des modes de transport et, en particulier, au mode ferroviaire.

2. L'acheminement terrestre : une solution alternative

Les analyses économiques semblent prouver que l'alternative terrestre est viable et susceptible de dégager des capacités significatives (plusieurs millions d'EVP) à des coûts compétitifs pour un grand nombre de relations entre l'Europe et l'Asie. Il faut en effet tout d'abord rappeler que les distances terrestres entre l'Europe et l'Asie sont en général plus courtes que les distances maritimes, surtout si les points de destination/origine sont situés à l'intérieur de ces continents (l'écart peut aller du simple au double). Alors qu'avec le transsibérien le temps de transport entre l'Europe et le Vladivostok peut être de 9 à 10 jours, il est possible d'envisager une offre de services ferroviaires qui ne prendrait entre la Chine et l'Europe par l'Asie centrale qu'une vingtaine de jours au lieu de plus de six semaines pour les navires. Pour sa part, le transport routier estime pouvoir être en mesure d'effectuer en deux semaines des acheminements euro-asiatiques. Le seul réel obstacle économique au développement de l'alternative terrestre est constitué par les prix de ses prestations qui resteront sans doute supérieurs de l'ordre de deux à trois fois à ceux du transport maritime de conteneurs dont le niveau est particulièrement bas. Il faut cependant noter que les coûts d'approche portuaire risquent de réduire à néant l'avantage du transport maritime, le coût d'acheminement terrestre terminal étant appelé en tout état de cause à être un facteur décisif de l'arbitrage entre voies terrestres et voies maritimes. En outre, les coûts ferroviaires pourraient à l'avenir être très sensiblement réduits, surtout sur de longues distances, grâce à de meilleures conditions d'exploitation des chemins de fer (trains plus longs, utilisation plus performante du matériel et du personnel...). Sans dire que la solution de l'acheminement terrestre à travers l'Asie serait une réponse décisive aux problèmes d'accès aux ports européens et asiatiques, elle permettrait certainement d'améliorer de façon significative la desserte d'un grand nombre de régions intérieures et d'absorber une partie non négligeable de la croissance du

nombre de conteneurs qui s'échangent entre l'Europe et l'Asie et qui devraient atteindre plus de 10 millions de boîtes d'ici 10 ans.

Dans la recherche de nouvelles voies terrestres à longue distance qui répondent non seulement aux nécessités du transit mais aussi à des besoins d'accessibilité des pays traversés, le mode ferroviaire - la voie d'eau ayant également un rôle à jouer à l'Ouest avec la Volga et à l'Est avec le Yang Tsé - se trouve dans une situation d'autant plus privilégiée qu'il s'agit de déplacements à longue distance, souvent sur plusieurs milliers de kilomètres, pour des flux relativement concentrés dans des pays assez bien pourvus en infrastructures ferroviaires, même si quelques maillons manquants doivent être construits. Les grandes routes continentales transasiatiques sont d'abord des grandes routes ferroviaires et les Déclarations des Conférences de Saint-Pétersbourg en ont déjà identifié au moins quatre : le transsibérien, le corridor TRACECA, la route Sud par la Turquie et l'Iran, la liaison Nord-Sud donnant un accès maritime à l'Asie centrale à travers l'Iran.

La route a également un rôle majeur à jouer, en particulier pour assurer un maillage plus dense permettant de relier les principales villes. En outre au Sud les difficultés de la géographie sont beaucoup plus contraignantes pour les itinéraires ferroviaires que routiers ce qui explique dans cette zone le développement du transport routier sur de très longues distances ainsi qu'en attestent déjà les activités des transporteurs turcs vers l'Asie Centrale.

Il ne fait cependant aucun doute que l'une des perspectives les plus intéressantes en matière d'acheminements terrestres sur les liaisons Europe-Asie semble offerte par des solutions intermodales mariant au mieux les performances des modes routier, ferroviaire et maritime et permettant une irrigation de qualité pour l'ensemble des pays d'Asie et d'Europe centrale. C'est ce qu'a montré clairement le Séminaire organisé à Kiev les 27 et 28 septembre 2004 par la CEMT et la CEE-ONU sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie.

3. Actions politiques requises

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

C'est pourquoi le Conseil des Ministres de la CEMT lors de sa session de Moscou en 2005 est convenu de promouvoir toutes les mesures susceptibles d'améliorer la desserte terrestre des ports maritimes et les interfaces entre transports maritimes et transports terrestres.

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

politiques appropriées. Celles-ci constituent un incontestable défi dans le contexte actuel de globalisation et de mondialisation et concernent notamment :

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

3.1. Adaptation des capacités et mise à disposition d'infrastructures adéquates

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

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

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

3.2. Levée des entraves à l'existence de services de transport efficaces

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

difficultés de franchissement des frontières, le recours à des technologies désuètes de transport et d'information, le manque de sécurité et les pratiques illégales.

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

- D'apporter son soutien à la poursuite du programme de la CEE-ONU et de la CESAP [document CEMT/CM(2005)14] visant au développement des liaisons de transport euro-asiatique afin que le choix des principaux itinéraires terrestres à développer entre l'Europe et l'Asie qui ont déjà fait l'objet d'un projet d'accord lors d'une réunion d'experts à Odessa du 3 au 5 novembre 2004, puisse être finalisé d'ici la fin de l'année 2005 (voir Partie IV) et ensuite mis en oeuvre.
- D'inviter la Commission Européenne et la CEE-ONU/CESAP à se concerter rapidement afin d'assurer une bonne coordination entre les travaux du Groupe à haut niveau sur l'extension des principaux axes trans-européens de transport aux régions et pays voisins et ceux du programme CEE-ONU/CESAP sur le développement des liaisons de transport euro-asiatiques, l'objectif étant d'éviter tout hiatus entre les 5-7 axes que devrait retenir le Groupe à haut niveau et les 8-10 itinéraires adoptés à Odessa.
- De mettre l'accent sur la nécessité d'adopter une perspective multimodale pour la définition des principaux corridors entre l'Europe et l'Asie afin de permettre le développement de transports intermodaux le long de ces corridors et, à cette fin.
 - D'approuver les conclusions du Séminaire de Kiev sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie [document CEMT/CM(2005)2] ainsi que le Plan d'action proposé.
 - D'encourager l'UIC à poursuivre ses actions visant à développer le corridor de fret NEW (Northern East West Freight Corridor) tout en veillant à son intégration dans la planification générale des corridors Europe-Asie [document CEMT/CM(2005)15], à entreprendre des essais pour faire circuler sur ce corridor des trains-blocs de conteneurs et à créer quelques hubs majeurs en Europe et en Asie afin d'y concentrer le trafic des trains-blocs de conteneurs entre ces deux continents.
- D'œuvrer pour que soit rapidement mise au point, à partir d'un inventaire des principaux obstacles physiques, une méthode permettant l'identification des investissements prioritaires à réaliser sur les corridors euro-asiatiques, sur la base des critères proposés par la CEE-ONU/CESAP lors de la réunion d'Odessa, à partir de l'expérience des plans directeurs TEM et TER, tout en veillant à assurer leur compatibilité avec ceux retenus par le Groupe à haut niveau établi par la Commission Européenne.
- D'inviter les pays concernés à s'engager fermement à mettre en oeuvre les projets sélectionnés en proposant des schémas de financement réalistes et en prévoyant l'achèvement des travaux pour 2020 au plus tard, échéance également retenue par le Groupe à haut niveau de l'UE.

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

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

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

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

- Promouvoir un processus d'intégration des transports euro-asiatiques en favorisant la convergence des réglementations nationales et en harmonisant le cadre juridique et réglementaire qui régit les conditions dans lesquelles s'effectuent ces transports, sur la base des accords internationaux, des résolutions de la CEMT, des conventions de la CEE-ONU ainsi que de la législation et des principes de la politique des transports de l'Union Européenne.
- Encourager les pays non membres de la CEMT concernés par les relations Europe-Asie à appliquer les conventions des Nations Unies listées dans la Résolution n° 48/11 de la CESAP sur la facilitation des transports routiers et ferroviaires ainsi que d'autres conventions importantes telles l'ADR ou l'AETR [voir document CEMT/CM(2005)15].
- Alléger les procédures administratives qui sont particulièrement lourdes sur les relations Europe-Asie et qui, très souvent, ne trouvent leur justification que dans des considérations de nature protectionnistes.
- Supprimer les charges, redevances et autres pratiques discriminatoires qui affectent notamment le transport routier et, à cette fin, dresser un inventaire de ces charges sur le modèle de celui déjà réalisé pour les pays de la CEMT [document CEMT/CM(2005)17].
- Favoriser une réforme des chemins de fer selon les principes définis dans la Résolution 2002/1 de la CEMT afin de :
 - Accroître de manière significative leur productivité et de réduire leurs coûts par une meilleure utilisation des matériels et du personnel.
 - Mettre en œuvre des politiques de prix et de tarifs harmonisés.
 - Développer une meilleure interopérabilité entre les réseaux.

- Encourager le développement des transports intermodaux en :
 - Accélération l'adhésion des pays de l'Europe de l'Est, du Caucase et de l'Asie Centrale à l'Accord AGTC de la CEE-ONU et à son Protocole sur le transport par voies navigables.
 - Promouvant les mesures visant à améliorer les conditions dans lesquelles s'effectue la circulation des trains aux points de changement d'écartement des voies et à développer des matériels roulants évitant les transbordements lors de ces changements.
 - Choisisant de manière concertée les lieux d'interface entre modes et en créant un réseau de centres logistiques reposant sur un nombre limité de hubs bien équipés.
 - Plus généralement, en mettant en œuvre les différentes mesures contenues dans les conclusions du Séminaire de Kiev sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie [document CEMT/CM(2005)2].
- Permettre le développement de techniques d'information et de communication harmonisées dans les pays d'Europe et d'Asie afin de faciliter les échanges de données et le suivi des flux de marchandises, tout en augmentant la sûreté des transports.
- Faciliter les passages des frontières, notamment pour les trafics en transit, grâce à :
 - Une simplification et une harmonisation des procédures de contrôle ainsi qu'à une coordination des autorités responsables dans les domaines des transports, des douanes et des contrôles aux frontières.
 - Une application généralisée des mesures préconisées par les Résolutions n°99/2 et 2002/3 de la CEMT ainsi que par les Recommandations adoptées par les Ministres de la CEMT à Ljubljana [document CEMT/CM(2004)7].
 - Une ratification et une mise en pratique de la Convention internationale de la CEE-ONU sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.
 - Une application effective des dispositions de la convention TIR et un élargissement du champ d'application de cette convention aux pays qui ne l'ont pas encore ratifiée, notamment les pays de la CESAP au premier rang desquels la Chine [voir document CEMT/CM(2005)15].
 - Une utilisation, notamment pour les transports de conteneurs par chemins de fer, du billet d'expédition ferroviaire (way bill) comme seul document à présenter aux autorités douanières ou responsables des transports [voir document CEMT/CM(2005)15].
- Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté des transports en :
 - Généralisant l'application de la Résolution 99/3 de la CEMT sur la délinquance et la fraude dans les transports, des Recommandations de la CEMT sur la sûreté des transports intermodaux de conteneurs [document CEMT/CM(2004)6] ainsi que des dispositions contenues dans les Déclarations ministérielles de 2002 et 2004 sur la lutte contre le terrorisme.
 - Procédant à des échanges sur les meilleures pratiques dans ce domaine.

3.3. Dispositions finales

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

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

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

PARTIE II.¹

EVOLUTION DES ECHANGES EUROPE-ASIE ET CONSEQUENCES POUR LES TRANSPORTS

1. Rapport rédigé à la demande de la CEMT par NESTEAR.

Le début du XXI^{ème} siècle est marqué par des changements profonds, sans précédent au niveau de l'économie mondiale et des relations entre pays et continents. Le commerce international connaît, en volume, une croissance forte, notamment sous l'impulsion des pays d'Asie. Des augmentations annuelles de produits intérieurs bruts supérieures à 5 % et proches de 10 % appliquées à des populations supérieures à un milliard d'habitants comme cela est le cas de la Chine et de l'Inde créent un effet "de masse" dans la production et les échanges mondiaux jamais rencontré jusqu'à présent .

Du côté européen, la croissance économique des dernières années n'a certainement pas été aussi rapide, la reprise ayant tardé à se manifester à partir de 2003 alors que de nombreux indicateurs économiques étaient déjà devenus beaucoup plus favorables à travers le monde, en Asie, en Amérique et que la Russie entrait désormais dans une phase de croissance soutenue.

Dans ce contexte l'Europe connaît aussi un changement profond de ses institutions et après une phase d'élargissement aux pays d'Europe centrale, elle engage une politique de coopération et d'ouverture à de nouveaux pays voisins qui sont ceux de la CEI, de l'Asie centrale et de la Méditerranée.

Tous ces éléments sont autant de facteurs qui jouent dans le sens d'une forte augmentation des échanges sur un grand axe Est-Ouest entre l'Europe et l'Asie, pour lequel beaucoup d'observateurs s'attendent à une nouvelle phase d'accélération sachant que la croissance du commerce mondial a déjà été au cours des 10 dernières années 2.2 fois plus rapide que celle du PIB mondial.

Il est néanmoins vrai que les difficultés financières de 1997 en Asie ne sont pas très éloignées et que l'avenir des institutions européennes n'est pas encore arrêté. La hausse brutale du prix du pétrole pour atteindre \$ 50 le baril et des pics plus élevés, la tension sur le marché des matières premières liée à la demande des pays d'Asie, l'augmentation des disparités sociales, les risques environnementaux rappellent constamment que cette croissance économique peut être brutalement remise en cause.

Mais l'année 2004 a aussi été une année de retour aux grands équilibres macro-économiques pour un grand nombre de pays en développement, plus rapidement que prévu, pays qui prennent de plus en plus conscience des risques liés aux déséquilibres sociaux et à la dégradation de l'environnement.

De plus, l'augmentation des prix du pétrole peut créer des ressources nouvelles pour les pays producteurs qui sont aussi ceux de la CEI et de l'Asie Centrale facilitant le financement de nouvelles infrastructures de transport.

Une des caractéristiques de la croissance actuelle des échanges entre l'Europe et l'Asie tient au fait que tout un ensemble de pays est maintenant concerné, depuis l'Europe jusqu'à la Chine avec le rôle important de la Russie et des pays d'Asie centrale, ainsi que d'autres pays situés plus au Sud comme la Turquie et l'Inde. Cet aspect de diffusion spatiale est fondamental pour la définition des grandes routes d'un commerce mondial qui ne s'établit pas uniquement entre les extrémités mais aussi entre de grands pôles intérieurs du continent euro-asiatique.

L'objet de ce rapport n'est alors certainement pas d'analyser dans le détail les facteurs de cette croissance des pays d'Europe et d'Asie, mais plus modestement d'en souligner un certain nombre de conséquences sur le système de transport, les modes d'acheminement, le choix des itinéraires et les principaux problèmes à traiter face à une telle augmentation des volumes transportés, sur des distances particulièrement longues.

Pour la CEMT dont le champ d'intervention recouvre désormais une large partie de cette zone qui s'étend de l'Europe à l'Asie, l'enjeu devient à la fois maritime et terrestre, avec d'un côté la

poursuite d'une croissance très rapide des trafics sur les grandes routes maritimes et dans les grands ports concernés et de l'autre la redécouverte de grands itinéraires terrestres, sur de très longues distances ouvrant de nouvelles perspectives à l'ensemble des modes de transport et en particulier au mode ferroviaire.

Ce rapport comprendra donc trois parties :

1. Le rappel d'un certain nombre de données économiques sur la croissance des échanges entre l'Europe et l'Asie.
2. L'analyse des conséquences de cette croissance sur le système du transport international entre les pays.
3. Une revue des principaux problèmes qui en découlent et des perspectives qui s'ouvrent.

1. Une accélération brutale des échanges entre l'Europe et l'Asie

Le réveil économique des pays d'Asie était annoncé, et les historiens ont souvent rappelé que la Chine contribuait il y a environ 300 ans, à un peu près le tiers de la production et des échanges mondiaux, niveau qu'elle pourrait retrouver dans les trente ans à venir.

Après la percée du Japon dans les années cinquante, celle des "dragons" et des "tigres" asiatiques dans les années soixante-dix et quatre-vingts, l'arrivée en force de la Chine était attendue dans les années quatre-vingt-dix suivie par l'Inde. La force du phénomène a quand même surpris en ce début du XXI^{ème} siècle, à un moment où l'Europe connaissait des difficultés de reprise.

Mais la percée de la Russie et des pays de la CEI dans les échanges internationaux était elle aussi attendue depuis le milieu des années quatre-vingt-dix après la réussite de la transition économique des pays d'Europe centrale qui ont maintenant été intégrés à l'Union européenne. Ces partenaires créent une dynamique nouvelle tout le long d'un axe traversant le continent "eurasiatique", partenaires souvent riches en matières premières et en particulier en pétrole ce qui est un atout important pour un nouveau démarrage économique.

Cette croissance qui est stimulée par la diffusion de technologies "immatérielles" de l'information dans le contexte actuel de globalisation et de mondialisation est aussi une croissance "matérielle" entraînant des travaux massifs de construction de logements dans les villes et d'infrastructures pour irriguer ces nouveaux espaces.

Plus au Sud, un pays comme la Turquie renforce sa position de carrefour entre l'Orient et l'Occident et, dans une certaine mesure, l'Iran et l'Inde dont la population se rapproche de celle de la Chine : si la croissance de l'Inde a été au cours des dernières années plus faible que celle de la Chine, elle est devenue remarquable en 2004 avec des taux de croissance qui rejoignent ceux de la Chine suivant un modèle économique différent mais peut être aussi efficace.

Face à cette accélération de la croissance économique et des échanges, il faut en souligner les caractéristiques qui auront des conséquences sur les volumes transportés, sur les moyens de transports utilisés et la construction des infrastructures entre l'Europe et l'Asie.

1.1. Une croissance annoncée des pays d'Asie et en particulier de la Chine

Ce n'est pas tant la croissance de l'économie chinoise mais sa vigueur qui a surpris : de 1990 à 2001 l'économie chinoise a enregistré une croissance moyenne de 10 % par an, taux probablement le plus élevé au monde durant cette période pour une population de près de 1.3 milliard d'habitants.

La Chine représente aujourd'hui 4 % du PIB mondial et 5 % du commerce mondial et elle est devenue le 2^{ème} partenaire de l'Europe (voir tableau 1).

Une caractéristique importante de cette évolution est le rôle joué par le secteur exportateur et les investissements internationaux. L'économie chinoise est très ouverte sur l'extérieur avec des taux d'exportation par rapport au PIB de près de 40 %, bien supérieurs à ceux qui sont observés aux Etats-Unis ou au Japon et comparables à ceux des pays européens.

Une deuxième caractéristique est que ce commerce international ne se réalise qu'en partie avec l'Europe ou l'Amérique : la croissance du commerce entre pays asiatiques connaît des taux de croissance encore plus élevés avec, notamment, des trafics de conteneurs bien supérieurs.

Dans une première phase les grands centres d'exportation d'Asie et de la Chine se sont essentiellement concentrés sur les côtes créant une véritable explosion de grands centres urbains qui sont aussi des grands ports, attirant la population rurale intérieure. La nouvelle économie asiatique restait une économie très maritime.

Mais un objectif actuel des dirigeants est aussi des conquérir les espaces intérieurs afin de limiter les migrations internes et de créer à l'intérieur d'un pays comme la Chine des pôles de croissance économique. Pour les entreprises, cette conquête intérieure, facilitée par la construction de réseaux autoroutiers, aériens, ferroviaires présente l'intérêt d'une main d'œuvre à meilleur marché que celle des villes côtières où le revenu par habitant est devenu 4 à 5 fois supérieur à la moyenne nationale. La croissance est maintenant amorcée pour des grands centres industriels internes de la Chine.

Sur le plan du fonctionnement des entreprises, il est important de souligner que cette croissance est relativement diversifiée avec une appropriation rapide du "savoir faire". Pour les exportations chinoises un grand nombre de produits résultent d'opérations d'assemblages, favorisées sur le plan fiscal, reflétant une association étroite avec des entreprises étrangères. Ces activités contribuent alors à une part importante des trafics d'importation et d'exportation ; le phénomène aura des conséquences sur l'organisation logistique qui devient prioritaire pour organiser la circulation des produits.

1.2. L'émergence de la Russie et des pays d'Asie Centrale

La croissance de la Russie et des pays de la CEI était aussi attendue une fois engagé le processus de transition économique ; dès la fin des années quatre-vingt-dix la Russie et les pays de la CEI retrouvaient un chemin de croissance soutenue. Depuis 2001, la croissance des pays de la CEI a oscillé entre 5 et 6 %, un taux supérieur à celui des pays d'Europe centrale situé entre 4 et 5 % et bien supérieur à celui de l'Europe occidentale proche de 2 % (voir tableau 2).

A la différence des pays asiatiques, cette croissance a été plus soutenue par la disponibilité de matières premières et en particulier de pétrole, que par l'exportation de produits manufacturés avec, dans les deux cas, la stimulation d'une demande intérieure.

Tableau 1. Commerce extérieur de l'Union Européenne (extra UE15) en Milliards d'Euros

Importations

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Extra-UE-15	465.39	464.71	514.33	545.25	581.01	672.57	710.54	779.82	1 033.34	1 028.36	989.31	987.73
République tchèque		5.64	7.38	9.00	9.77	11.75	14.67	16.84	21.64	25.14	27.54	29.74
Hongrie	5.00	4.88	6.06	7.61	8.85	11.68	14.66	17.62	22.05	24.83	25.26	26.02
Pologne	7.97	8.41	10.13	12.26	12.25	14.23	16.18	17.58	23.31	26.62	28.26	31.32
Turquie	6.88	6.85	7.90	9.24	10.18	11.87	13.62	15.07	17.55	20.23	22.05	23.98
Norvège	20.63	21.06	23.67	25.52	27.86	33.71	28.13	29.59	46.10	45.11	46.50	48.70
Suisse	37.67	38.47	41.80	43.22	42.75	45.13	49.46	52.88	60.02	60.83	58.74	55.96
Association Européenne de Libre Echange (AELE) (CH, IS, LI, NO)	59.25	60.38	66.38	69.93	72.04	80.48	79.45	84.54	108.62	108.56	107.91	107.26
Fédération de Russie	10.85	17.62	21.35	21.49	23.40	27.04	23.17	25.98	45.72	47.77	47.73	51.84
Etats-Unis	92.79	90.60	99.87	103.67	113.14	137.85	152.02	160.59	199.02	195.80	175.46	151.17
Chine (à l'exclusion de Hong-Kong)	17.96	21.13	24.62	26.34	30.04	37.49	41.97	49.65	70.27	75.90	81.87	95.22
Japon	56.34	52.20	53.78	54.30	52.56	59.88	66.04	71.91	87.13	76.28	68.54	66.78
Economies dynamiques d'Asie (EDA) (HK, KR, MY, SG, TH, TW)	43.02	46.00	50.62	54.38	57.93	68.12	77.93	85.24	109.43	98.09	91.92	90.95
Pays exportateurs de pétrole (OPEP)	42.82	41.53	41.48	38.44	43.98	51.29	40.52	48.37	86.22	77.02	67.59	71.26
Pays d'Afrique, des Caraïbes, et du Pacifique, signataires de l'accord de partenariat (accord de Cotonou)(77 pays)	27.85	24.35	26.08	27.65	30.25	32.14	31.22	32.58	43.33	47.64	45.69	43.28

LES LIAISONS DE TRANSPORT ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE - ISBN 92-821-1380-9 - © CEMT, 2006

Exportations

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Extra-EU-15	415.30	468.12	523.77	573.28	626.29	721.13	733.43	760.19	941.27	982.97	994.32	972.92
République tchèque	--	7.10	9.21	11.66	14.01	15.91	17.21	18.43	24.00	27.67	29.14	30.23
Hongrie	5.38	6.45	8.05	8.73	10.03	13.60	16.86	18.44	23.04	23.88	25.04	26.14
Pologne	9.22	11.12	12.30	15.31	19.97	25.08	28.21	28.97	33.81	35.68	37.37	38.34
Turquie	8.75	12.41	9.27	13.39	18.32	22.38	22.19	20.58	29.95	20.26	24.34	28.13
Norvège	14.34	14.43	16.40	17.48	19.75	23.36	25.09	23.24	25.60	26.15	26.63	25.83
Suisse	41.86	42.68	46.65	51.04	51.46	53.02	57.18	62.56	70.78	74.76	70.74	68.41
Association Européenne de Libre Echange (AELE) (CH, IS, LI, NO)	56.98	57.87	63.76	69.78	72.67	78.07	84.23	87.84	99.00	103.30	99.47	96.54
Fédération de Russie	7.11	13.16	14.35	16.13	19.13	25.54	21.17	14.73	19.92	27.96	30.46	33.07
Etats-Unis	79.34	91.40	103.40	103.32	114.88	141.37	161.55	183.02	232.47	239.94	242.14	220.48
Chine (à l'exclusion de Hong-Kong)	7.57	12.36	13.99	14.69	14.75	16.48	17.41	19.35	25.50	30.09	34.23	40.13
Japon	22.20	24.66	29.00	32.90	35.77	36.10	31.57	35.37	44.94	44.92	42.69	40.06
Economies dynamiques d'Asie (EDA) (HK, KR, MY, SG, TH, TW)	37.30	46.91	56.95	65.57	70.20	77.66	60.08	62.00	81.57	81.89	78.22	73.20
Pays exportateurs de pétrole (OPEP)	43.17	42.07	37.84	38.99	41.94	51.14	47.08	43.94	53.99	63.94	66.80	66.49
Pays d'Afrique, des Caraïbes, et du Pacifique, signataires de l'accord de partenariat (accord de Cotonou)(77 pays)	23.55	23.19	22.99	26.54	27.54	30.22	32.70	31.52	38.41	40.20	40.24	40.27

Tableau 2. **Croissance annuelle du PIB par pays et régions, 1977-2025**
(en pourcentage annuel)

Région	Données historiques				Prévisions		
	1977-2001	2001	2002	2003	2001-2025	2005-2010	2010-2025
Pays industrialisés	2.7	0.9	1.5	1.7	2.4	2.6	2.4
Etats-Unis	3.0	0.3	2.4	2.3	3.0	3.2	2.8
Canada	2.9	1.9	3.3	2.0	2.7	3.0	2.5
Mexique	3.3	-0.3	0.9	1.5	3.9	3.6	4.4
Europe de l'Ouest	2.2	1.7	1.0	0.7	2.0	2.2	2.1
Royaume-Uni	2.3	2.1	1.7	2.0	2.4	2.5	2.5
France	2.2	2.1	1.2	0.3	2.1	2.2	2.2
Allemagne	1.9	1.0	0.2	0.0	1.6	1.8	1.7
Italie	2.2	1.7	0.4	0.3	1.9	2.1	2.0
Japon	2.9	0.4	0.2	2.5	1.7	1.8	1.7
Australie/Nlle Zélande	3.1	2.5	3.7	2.6	3.0	3.0	2.9
Europe de l'Est/ Ancienne URSS	-0.4	4.6	4.0	5.1	4.1	4.4	3.9
Ancienne URSS	-1.0	5.9	4.8	6.1	4.2	4.5	3.8
Europe de l'Est	0.8	2.6	2.7	3.4	3.9	4.1	3.9
Pays en Développement	4.5	2.4	3.5	3.9	4.6	5.2	4.5
Asie	6.8	3.9	5.6	5.2	5.1	5.8	4.7
Chine	9.5	7.3	8.0	7.7	6.1	6.8	5.5
Inde	5.2	5.6	4.3	5.8	5.2	5.4	5.1
Corée du Sud	6.9	3.2	6.3	2.8	4.2	5.6	3.4
Autres pays d'Asie	5.8	0.5	3.6	3.5	4.3	5.1	4.2
Moyen Orient	3.3	-1.7	3.3	3.9	3.7	4.0	3.6
Turquie	3.3	-7.5	7.8	5.0	4.2	4.2	3.9
Afrique	2.7	3.2	3.0	3.3	4.0	4.5	3.9
Amérique Centrale et du Sud	2.4	0.5	-1.2	1.1	3.7	4.1	4.2
Brésil	2.7	1.4	1.5	0.5	3.7	3.9	4.1
Total Monde	2.8	1.3	2.0	2.3	3.0	3.2	3.0

Sources : Données historiques : Global Insight, Inc., World Overview (Lexington, MA, Septembre 2003). Prévisions : Global Insight, Inc., World Overview (Lexington, MA, Septembre 2003) ; et Energy Information Administration, Annual Energy Outlook 2004. DOE/EIA-0383(2004) (Washington, DC, January 2004).

Il en résulte une croissance forte du commerce extérieur des pays de la CEI, à l'importation comme à l'exportation, croissance qui a créé de nouveaux flux dans la zone de la Mer Noire et de la Mer Caspienne ainsi que dans tout l'Est de la Méditerranée. Parallèlement à une ouverture de l'économie sur les échanges mondiaux, tout un ensemble de relations brutalement interrompues avec l'effondrement du COMECON se rétablissent progressivement sachant que, dans le cas présent, les relations internationales dépassent les frontières de l'ancien bloc communiste.

1.3. Une croissance matérielle pour tous types de produits

Les modes de croissance économique et la distribution géographique des centres d'activité vont avoir une conséquence très directe sur les volumes de transport de marchandises et leur répartition spatiale.

Dans le cas présent, il semble plus que jamais que tous les types de produits soient concernés dans la mesure où le développement économique ne se réalise pas uniquement à partir d'industries lourdes mais aussi d'industries de produits à valeur ajoutée élevée, dans le cadre de processus complexes de production associant des unités dispersées dans l'espace international.

Une rapide revue des secteurs concernés permet de s'en convaincre pour en deviner toutes les contraintes du transport et de logistique qui vont en découler.

- Tout d'abord, les produits énergétiques et en particulier le gaz et le pétrole : la contribution des pays de la CEI à l'approvisionnement mondial va s'accroître considérablement dans une phase où les besoins énergétiques ne vont pas se réduire du fait du développement des pays asiatiques.
- Les matières premières et les produits intermédiaires : la croissance s'accompagne de grands programmes de construction en particulier dans les pôles urbains. La Chine, par exemple, consomme la moitié du ciment dans le monde. Le triplement du prix de la tonne d'acier en moins de trois ans reflète la tension qui se produit sur le marché des produits intermédiaires, du fait de la demande. L'approvisionnement en bois pour la construction et le mobilier est un autre exemple.
- Les produits manufacturés : les phases de croissance rapide s'accompagnent souvent d'une augmentation soutenue des importations de produits manufacturés, qu'il s'agisse de biens de consommation finale ou de biens d'équipement. Cela été le cas pour les pays d'Europe centrale, les pays de la CEI et les pays asiatiques, y compris le Japon et la Chine. Cette croissance s'est révélée souvent plus forte que ce qui était attendu à l'origine du fait d'une réactivité plus grande de la demande aux nouveaux produits aussi bien dans les pays développés que dans les pays qui se développent.
- Les pièces d'assemblage : la délocalisation d'usines, l'accession rapide à un savoir-faire industriel de pointe dans beaucoup de pays d'Asie ont créé des processus de production plus éclatés à travers le monde et plus complexes, multipliant les besoins de transport. Le cas de la Chine a été mentionné comme particulièrement révélateur soulignant que le développement d'usines d'assemblage n'allait pas toujours à l'encontre d'activités d'unités de production "liées", situées dans d'autres pays plus développés.

Tous ces éléments vont dans le sens d'une demande de transport international forte, diversifiée et souvent sophistiquée. Il a été rappelé que durant les dix dernières années, l'élasticité du commerce international au PIB mondial est passée à 2.2 alors qu'elle n'était que de 1.5 auparavant. Il ne semble pas que cette élasticité doive fléchir et que la "dématérialisation" des échanges, qui est souvent évoquée pour expliquer un ralentissement de la croissance relative des tonnes transportées, ne soit contredite par de nouvelles demandes de matières premières et produits intermédiaires.

1.4. Une croissance durable ?

Beaucoup d'économistes se demandent si la croissance de ces dernières années est une croissance durable notamment pour les pays d'Asie qui ont atteint des taux très élevés proches de deux chiffres.

La première question est bien entendu, de préciser ce que l'on entend par "durable". Si l'on considère l'impact environnemental de cette croissance il est évident que les risques s'accroissent parallèlement sachant que de plus en plus de pays en développement en prennent conscience et sont prêts à intégrer des objectifs de protection de l'environnement dans leur stratégie de croissance.

Il en est de même pour les risques de déséquilibres financiers, économiques ou sociaux qui peuvent aussi mettre en péril des scénarios de croissance aussi rapides.

Néanmoins plusieurs éléments conduisent vers un certain optimisme :

- Tout d'abord une prise de conscience par les dirigeants des risques de ces déséquilibres comme cela vient d'être souligné.
- Ensuite la réalité d'une nouvelle économie mondiale très imbriquée avec des investissements étrangers et des associations d'entreprises : il a été vu qu'une large part des exportations chinoises a été le fait de groupements d'entreprises chinoises et étrangères.
- Enfin la diversité des modèles de croissance, qu'il s'agisse de l'Inde, de la Chine, de la Russie ou d'autres pays, dans laquelle on peut voir une plus grande capacité d'adaptation aux contextes nationaux et locaux. Par rapport au début des années quatre-vingt-dix, où le discours sur la croissance était relativement "monolithique" l'intégration de "l'économie de marché" apparaît désormais beaucoup plus "élaborée", et on peut y voir un gage de "durabilité".

Si l'on s'engage dans l'exercice des projections, peu de documents sont disponibles. Un des rares documents est celui des projections énergétiques, dans un domaine qui a toujours eu un besoin de vision à long terme¹.

Dans ce document, les projections laissent penser que ces tendances du début des années 2000 peuvent et devraient se prolonger à un horizon de 15 à 20 ans même si quelques tendances se modèrent.

Les statistiques de conteneurs dans les ports en 2002 reflètent bien les enjeux de la mondialisation des échanges dans l'espace euro-asiatique. Le tableau 2 donne, pour les différents pays du monde, des projections de taux de croissance du PIB à l'horizon 2025 montrant des écarts importants suivant les pays avec des taux atteignant entre 2 % et 6 % de croissance annuelle moyenne, entraînant un changement profond dans la répartition, entre pays, de la valeur ajoutée (*Energy Outlook 2004*).

En appendice une exploitation de la base de données COMEXT pour 2003 permet pour les pays européens, pour les modes maritime et ferroviaire et par grandes familles de produits, de connaître les échanges avec les principaux pays de la CEI et de l'Asie : il en ressort ainsi l'importance des volumes d'échange des produits à valeur ajoutée élevée avec l'Asie et celle des matières premières et des produits intermédiaires avec la CEI.

2. Les conséquences pour le transport entre l'Europe et l'Asie

Les conséquences du contexte de croissance économique pour le transport international entre l'Europe et l'Asie sont fondamentales. Elles ne se limitent pas à un impact sur des volumes qui augmentent en tonnage à plus de 6 % par an (doublement en 10 ou 12 ans) mais transforment

1. Energy Outlook 2004.

profondément le transport lui-même qu'il s'agisse du transport maritime qui est le principal mode d'acheminement ou du transport terrestre (sans parler du transport aérien de marchandises). Le transport terrestre se pose aujourd'hui dans la continuité du maillon maritime, comme maillon terrestre d'accès aux ports et, aussi, en tant que transport principal sur de longues distances à travers la Russie, les pays d'Asie Centrale jusqu'à Chine.

L'organisation du transport maritime s'était déjà transformée pour faire face à la croissance du trafic international : l'apparition de grands hubs en Méditerranée, en Europe du Nord et en Asie en témoignent. Aujourd'hui les armateurs envisagent l'exploitation d'une nouvelle génération de bateaux, de plus de 8 000 voire 10 000 boîtes, sur des relations entre l'Europe et l'Asie par le canal de Suez² : ceci illustre l'importance prise par cette route dans l'ensemble des échanges mondiaux.

Parallèlement, les réseaux à travers l'Asie continentale se structurent, s'interconnectent, à partir de l'Europe occidentale et de l'Asie, mais aussi à partir de pays situés dans la partie centrale, sur le territoire de la Russie, du Kazakhstan, de la Turquie, de l'Iran avec des maillons adaptés pour de longues distances offrant de nouvelles opportunités ferroviaires.

Ainsi les changements dans l'organisation du transport et de la logistique se combinent avec une diversification des itinéraires voire de nouvelles combinaisons des modes maritimes et terrestres.

L'objet de cette deuxième partie est donc d'explorer plus en détail les principaux impacts sur le transport de l'évolution de contexte d'échanges internationaux entre l'Europe et l'Asie.

2.1. Faire face à une croissance continue, soutenue voire à une accélération du trafic de conteneurs

Le recours croissant aux conteneurs a été depuis près de cinquante ans très lié à la mondialisation des échanges. L'émergence des pays asiatiques s'est traduite en particulier par une concentration de plus en plus forte de conteneurs dans cette zone qui abrite maintenant les plus grands ports à conteneurs. Le conteneur était bien adapté aux besoins avec une unité de charge standardisée, et réciproquement, l'augmentation des performances des navires porte-conteneurs facilitait les échanges au point de réduire considérablement l'effet de la distance. Le prix d'acheminement d'un conteneur de l'Europe à l'Asie n'est guère plus onéreux que celui d'un transport routier sur 500 ou 1 000 km. Si les temps de transport maritime, variant de 4 à 6 semaines suivant les destinations, restent assez longs, la fiabilité et la régularité de ce mode de transport permettent assez bien de maîtriser ce type d'acheminement et de bien l'intégrer dans des chaînes logistiques de porte à porte.

Les prévisions de trafics de conteneurs entre l'Europe et l'Asie donnent des taux de croissance de l'ordre de 6 %³. Une des caractéristiques de ce trafic a été le recours à des bateaux de taille croissante toujours plus performants pour atteindre aujourd'hui des capacités de plus de 7 000 boîtes comme cela a été mentionné avec une concentration particulière des plus gros navires sur les routes de l'Europe à l'Asie et sur les grands hubs portuaires qui les jalonnent.

Le débat sur la croissance de la taille des bateaux est toujours ouvert mais il semble bien que la limite des 10 000 boîtes doive être assez vite atteinte sur cette route, entraînant de nouveaux gains de productivité.

2. Se prolongeant éventuellement vers la côte Ouest des Etats-Unis.

3. Source : "*Regional Shipping and Port Development Strategies*" (ESCAP/UNDP).

Les tarifs sont descendus à des niveaux extrêmement bas autour de l'année 2000-2001, avec des différences significatives liées aux déséquilibres de flux Europe/Asie, Asie/Europe (voir tableau 3). Aujourd'hui ces taux subissent le contrecoup de la hausse du prix du pétrole, et de l'augmentation des coûts de sécurité mais ce maillon de la chaîne demeure toujours extrêmement performant. Il ne semble pas qu'il y ait à ce niveau de difficultés majeures pour faire face à des croissances de la demande auxquelles les technologies peuvent assez bien s'adapter.

Tableau 3. **Tarifs de fret maritime sur les trois principales lignes maritimes, 2000-2002**
(\$/EVP et variation en pourcentage)

	2000	2002	Variation (2000-02)
Trans-Pacifique			
Etats-Unis – Asie	852	768	-9.9
Asie – Etats-Unis	2 013	1 502	-25.4
Europe - Asie			
Europe – Asie	741	663	-10.5
Asie – Europe	1 620	1 172	-27.7
Trans-Atlantique			
Etats-Unis – Europe	976	832	-14.8
Europe – Etats-Unis	1 204	1 182	-1.8

Note : Moyenne des six plus grandes compagnies de navigation marchande. Les chiffres annuels sont des moyennes établies sur la base des chiffres trimestriels. L'abréviation EVP désigne l'unité "équivalent vingt pieds", soit le contenu d'un conteneur de capacité standard.

Source : CNUCED, Review of Maritime Transport (2002, 2003).

2.2. L'émergence de grands hubs maritimes

L'exploitation de navires toujours plus gros a aussi conduit à transformer radicalement la desserte des ports, qu'il s'agisse de desserte terrestre ou de desserte maritime (feederling).

La conséquence a été de limiter le nombre de ports "touchés" au fur et à mesure que la taille des navires augmentait et de recourir plus systématiquement à des transbordements dans les grands hubs entre "mother ships" pour le transport intercontinental et "feeders" pour la desserte terminale maritime (voir carte 1).

L'explosion des trafics dans des grands ports est donc le résultat non seulement de la croissance des échanges mais aussi de la généralisation de ces modes d'acheminement limitant le nombre de ports touchés et multipliant les transbordements. Certains ports sur les routes maritimes les plus directes vont avoir un trafic de transbordement particulièrement élevé. Mais les ports continentaux associent en général la desserte d'un hinterland terrestre avec celle du transbordement maritime.

Compte tenu par ailleurs, de l'efficacité croissante des terminaux portuaires à conteneurs, de leur informatisation et parfois de l'automatisation des opérations, il ne semble pas y avoir aujourd'hui de problèmes de capacité au niveau de ces grands hubs, à l'échelle des régions desservies : ils se sont

multipliés en Asie comme en Europe. La concurrence entre eux demeure d'ailleurs assez vive et de plus en plus de ports de la rive Sud de la Méditerranée se préparent à jouer ce rôle.

En effet, c'est bien la croissance des échanges avec l'Asie qui a été à l'origine de la naissance de grands hubs en Méditerranée alors que ceux-ci se situaient auparavant, presque qu'exclusivement sur le "Range Nord" de l'Europe à un moment où dominaient les échanges transatlantiques, avec des routes par le canal de Panama, qui ne peuvent plus être utilisées par les plus gros bateaux à destination de l'Asie.

Ainsi les experts s'accordent en général pour être optimistes en ce qui concerne l'accueil des gros navires dans les "hubs portuaires" et la multiplication de leur nombre sur les grandes routes maritimes.

Les problèmes de congestion et d'encombrement se situent plutôt au niveau de l'accès terrestre sachant que le transbordement sur "feeders" semble lui aussi très performant.

2.3. *L'intégration des chaînes logistiques porte à porte*

La mise en service d'une desserte maritime entre l'Europe et l'Asie avec de fortes concentrations des trafics sur les grands ports a généré des nouvelles formes d'intégration de chaînes logistiques et d'accès terrestres à ces ports.

Une première tendance a été de rechercher des points d'éclatement à l'intérieur des terres permettant ainsi de concentrer les trafics en vue d'un accès portuaire et d'assurer une évacuation plus rapide et plus efficace, vers les grands centres intérieurs ; d'où une multiplication de terminaux terrestres ou "ports secs" à partir desquels des services réguliers sont assurés pour mieux servir l'hinterland des ports.

Côté asiatique la desserte portuaire s'effectuait en général sur de plus courtes distances dans la mesure où plus des trois-quarts des importations et des exportations concernent les façades maritimes.

Les modes privilégiés pour ce type d'organisation faisant appel à de grands centres d'éclatements à l'intérieur des terres, deviennent pour ces dessertes de plus de 300 km, le chemin de fer et la voie d'eau, mais la logique de l'organisation étant celle de la concentration des trafics le long de grands corridors terrestres, le nombre de ces "ports secs" sera toujours limité.

Dans ce contexte, beaucoup d'armateurs cherchent à garder la maîtrise de l'ensemble de la chaîne de transport y compris la gestion des boîtes à l'intérieur des terres et le contact direct avec le chargeur. Plus rares sont ceux qui préfèrent se limiter à un travail plus spécialisé dans le transport maritime.

Quoiqu'il en soit, la Commission Européenne a été amenée à préciser les règles des pratiques commerciales pour les conditions d'accès portuaires afin de ne pas introduire de distorsions dans le choix des ports, au sein des chaînes porte à porte.

Ainsi la concurrence entre les ports s'est reportée à l'intérieur des terres avec une confrontation plus directe des ports du "Range Nord" et ceux du "Range Sud". Les dessertes portuaires par chemins de fer, se sont très vite développées à partir d'Anvers, Rotterdam ou Hambourg y compris vers les nouveaux pays membres de l'UE que sont la Pologne, la République Tchèque, la Slovaquie et la Hongrie. En Méditerranée l'éclatement à partir de grands hubs a été plus souvent réalisé par des services "feeders" redéfinissant l'insertion des grands ports historiques comme Marseille, Gênes, Barcelone, Valence, Livourne, Trieste, dans l'organisation maritime.

Pour les autres types de filières, et notamment celle du pétrole et des matières premières, cette question de l'intégration logistique doit faire l'objet d'analyses spécifiques en fonction de la localisation des usines de production, avec pour les produits énergétiques l'existence d'une alternative, qui est le transport par pipelines sur courte et longue distances. Concernant les matières premières, il faut rappeler que les ajustements de l'offre de transport à des variations de la demande sont souvent plus difficiles, entraînant, avec la hausse brutale des prix des produits de la période actuelle, une flambée des frets maritimes de "tramping".

2.4. De nouvelles routes terrestres et maritimes

Les nouveaux besoins de transport ne se sont pas limités à l'augmentation de la capacité de l'offre portuaire et maritime. Ceci est d'autant plus vrai que l'augmentation des échanges entre l'Europe et l'Asie implique aussi les pays continentaux entre l'Europe occidentale et l'Asie du Sud et de l'Est.

La croissance des échanges Europe-Asie et le développement du trafic entre pays continentaux notamment au sein de l'Asie centrale, favorisent l'ouverture de nouvelles routes terrestres redécouvrant parfois des anciens itinéraires comme la route "de la soie" ou le "transsibérien".

Dans la recherche de nouvelles voies terrestres à longue distance qui répondent non seulement à des soucis de transit mais aussi à des besoins d'accessibilité des pays traversés, le mode ferroviaire ou la voie d'eau se retrouvent dans une position privilégiée lorsqu'il s'agit de distances très longues, souvent de plusieurs milliers de kilomètres pour des flux relativement concentrés, dans des pays assez bien dotés d'infrastructures ferroviaires même si des "maillons manquants" doivent être construits pour satisfaire un marché à l'échelle des continents après une longue période d'existence de frontières peu perméables aux échanges.

Pour l'Union Européenne, comme pour les pays asiatiques et en particulier la Chine, cette recherche de nouvelles voies de commerce entre directement dans leurs objectifs politiques.

La politique actuelle de l'Europe est en effet caractérisée par l'ouverture vers les nouveaux "voisins" et implique le prolongement des réseaux transeuropéen, redéfinis à l'échelle de 25 pays, en direction des pays de la CEI et de l'Asie centrale le long de grands corridors, comme cela a été le cas pour les pays d'Europe Centrale ou de la Méditerranée.

Du côté asiatique, la Chine développe tout un réseau d'infrastructures ferroviaires et autoroutières, à un rythme très rapide, destiné à couvrir l'ensemble du pays, jusqu'aux connexions avec le Kazakhstan, la Mongolie et la Russie, dans une démarche de reconquête de son espace intérieur.

Pour leur part, l'ensemble des pays de la CEI adaptent aussi leurs infrastructures depuis la Russie jusqu'aux pays d'Asie centrale et du Caucase sans oublier le Kazakhstan, le Turkménistan, l'Iran qui se retrouvent ainsi dans une position centrale sur les grandes routes Est-Ouest ; les connexions vers les pays situés plus au Sud comme la Turquie, l'Inde et le Pakistan ne sont pas oubliées s'intégrant progressivement dans un réseau de "grandes mailles", pour un espace euro-asiatique.

Les grandes routes continentales transasiatiques sont d'abord de grandes routes ferroviaires (voir carte 2).

1. Le transsibérien qui va de la Baltique à Vladivostok sur le territoire de la Russie avec en particulier une offre de service pour les conteneurs, en tant qu'alternative au transport maritime.

Cette ligne passe à l'Ouest par Moscou et se connecte à Saint-Pétersbourg avec des prolongements possibles vers les ports finlandais ; elle est fréquemment utilisée pour des trafics de l'Europe vers l'Asie centrale. Mais des connexions plus au Sud, à travers l'Ukraine et les pays d'Europe Centrale sont aussi possibles.

La carte du réseau AGC (carte 3) illustre bien les principales lignes ferroviaires qui peuvent s'y rattacher avec des prolongements à l'Est à travers le Kazakhstan vers la Chine et la Mongolie.

2. Le corridor dit "Traceca" qui offre plusieurs itinéraires le long de ce qui est l'ancienne route de la soie.

Une voie centrale comprend une traversée de la Mer Noire vers les ports de la Géorgie pour traverser ensuite la Mer Caspienne ; à partir de là, il est possible de poursuivre plus à l'Est, en particulier vers la Chine.

Un autre itinéraire plus au Sud existe par la Turquie pour rejoindre la Géorgie et l'Azerbaïdjan, lequel est, aujourd'hui, surtout un itinéraire routier.

3. La voie transasiatique ferroviaire plus au Sud par la Turquie et l'Iran.

Cette voie retrouve en Asie centrale le réseau du Turkménistan et du Kazakhstan, mais doit faire l'objet de nombreux aménagements.

Il faut également noter la possibilité d'un passage ferroviaire en Chine par le Kirghizstan par une voie moins pratiquée que celle située plus au Nord, au Kazakhstan, par le point frontière de Druzhba.

En liaison avec les corridors mentionnés précédemment, des projets importants sont développés notamment par le Kazakhstan : un investissement au gabarit européen est prévu de la Mer Caspienne vers la Chine sur près de 3 000 km. Le long de la Mer Caspienne cette ligne s'articule avec une branche Nord-Sud d'une longueur de 700 km à travers le Turkménistan permettant de rejoindre le réseau de l'Iran avec 70 km de lignes nouvelles, le tout représentant un investissement estimé à 7-8 Md de dollars.

Il y aurait ainsi des possibilités de connexions directes entre les ports de Hambourg et de Rotterdam vers le port de Lianyungang en Chine où s'effectue déjà un transit de conteneurs avec l'Asie Centrale.

Sur la liaison entre l'Iran et la Turquie des investissements sont également prévus avec notamment le contournement ferroviaire du lac Van et la traversée ferroviaire du Bosphore (tunnel) pour une ligne au gabarit européen de bout en bout, gabarit qui est aussi celui de la Chine.

4. Une liaison Nord-Sud à travers l'Iran qui améliorerait les accès maritimes de l'Asie Centrale.

Cette connexion ferroviaire Nord-Sud, débouche sur le port Iranien de Bandar Abbas à l'entrée du Golf Persique : ce port est déjà embranché. La construction d'un nouvel itinéraire

est en cours, pour une ouverture en 2007, desservant par la même occasion des mines iraniennes et évitant un détour par Téhéran.

L'accès ferroviaire aux services maritimes serait ainsi grandement amélioré offrant de nouvelles combinaisons maritimes et terrestres pour les pays du centre de l'Asie.

Mais le maillage du continent asiatique se complète également par des liaisons routières (voir carte 4), avec un réseau plus dense reliant les principales villes et en particulier celles situées plus au Sud du continent asiatique et en particulier en Inde, au Pakistan et dans la presqu'île du Cambodge.

Si les grands itinéraires routiers sont parfois parallèles aux axes ferroviaires d'Est en Ouest, notamment dans le Nord du continent, cela est moins vrai plus au Sud en raison des difficultés de la géographie qui contraignent plus les itinéraires ferroviaires que routiers.

Si l'on se réfère (voir carte 5) à la classification de la CEE-ONU (routes E de l'Europe), ces grands axes routiers s'appellent la E 20 à travers la Sibérie, la E24 avec un embranchement plus au Sud à travers le Kazakhstan et la Chine, la E50 au Sud de la Mer Caspienne, la E60 à travers le Caucase ; E24, E50, E60 se rejoignent toujours au grand point frontière vers la Chine (Druzhba).

Dans cette évolution l'ONU, soutenue politiquement par la CEMT, doit continuer de s'assurer de la définition d'un réseau de base (voir carte 6), fournissant un cadre de référence pour l'infrastructure des modes, et leur exploitation.

3. Problèmes et perspectives pour le transport entre l'Europe et l'Asie

De l'analyse du cadrage économique de la première partie, il ressort clairement que l'hypothèse la plus probable est bien celle d'une croissance très soutenue du trafic entre l'Europe et l'Asie. Cette croissance sera le résultat de l'intégration d'un nombre croissant de pays à la fois dans le marché mondial et le marché régional, créant une sorte de "continuité" dans les flux d'échanges internationaux qui ne se limiteront plus à des trafics entre d'une part l'extrême Ouest et d'autre part l'Europe occidentale.

Il a été vu que cette augmentation de trafic qu'il est difficile de chiffrer, atteindra des rythmes élevés probablement supérieurs à 5 ou 6 % en tonnage par an, si l'on se réfère aux expériences passées d'ouverture des économies en Europe et en Asie et à des perspectives économiques dans la tendance des 15 dernières années⁴.

Le fait que les produits énergétiques, les matières premières, les produits intermédiaires et les produits à haute valeur ajoutée soient tous concernés venant accroître d'autant plus les volumes et la diversité des besoins de transport, conduit à ne pas exclure une croissance de la demande encore plus forte que par le passé sur les grands axes qui relient l'Europe et l'Asie : cela est probablement le résultat du contexte de mondialisation et de globalisation actuel dont l'intégration rapide des nouveaux pays membres de l'Union Européenne et le succès des pays asiatiques témoignent depuis une dizaine d'années.

Mais une telle situation de croissance n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes de régulation des marchés du transport, d'adaptation des capacités, de programmation des infrastructures entre les pays, de sécurité et de protection de l'environnement ; en d'autres termes, elle implique tout

4. Energie Outlook de 2004 par exemple, et résultat du modèle "*Maritime Policy Planning Model*" (ESCAP/UNDP).

un travail de vision prospective, de coopération et de responsabilisation des organisations publiques à une échelle qui dépasse souvent celle des organisations régionales existantes.

L'objet de cette troisième partie est uniquement d'évoquer un certain nombre de ces problèmes.

3.1. L'équilibre du marché et les problèmes de capacité à court et moyen termes

Un doublement des trafics en 10 ou 12 ans et ce, depuis plus de quatre décennies crée inévitablement des tensions sur le marché du transport et l'offre de capacités.

Ces tensions ne se manifestent pas de manière uniforme le long de la chaîne avec des maillons plus capables de les absorber que d'autres. La croissance des trafics portuaires en Asie, voire dans certains ports en Méditerranée était difficile à imaginer il y a quelques années, et pourtant, elle s'est réalisée sans que le système portuaire apparaisse menacé d'apoplexie. Il en est de même pour le transport maritime avec des commandes de bateaux porte-conteneurs de plus en plus nombreuses à un point tel que des risques de surcapacités portuaires ou maritimes ne sont jamais exclus si les échanges venaient à faiblir durant un ou deux ans.

Mais le système n'en est pas moins vulnérable et tous les maillons de la chaîne doivent être considérés.

- **Le taux de fret pour le transport maritime**

Un premier point d'interrogation est celui de l'évolution des taux de fret du fait de la croissance de la demande et du coût du pétrole. La croissance du prix du pétrole a introduit une tension sur les taux de fret qui étaient restés à des taux très bas malgré la croissance régulière des trafics qui vient d'être évoquée. Les gains de productivité absorbaient l'augmentation des coûts dans un marché qui reste très compétitif. Dans la période récente l'augmentation des prix de lignes régulières a été assez modérée de 10 à 20%. Toutefois il a été indiqué que le marché de l'affrètement, beaucoup plus sensible, a déjà vu ses prix multipliés par 3 ou 4. Un maintien du prix du pétrole au-delà de \$ 50 le baril risque de changer assez profondément cette situation avec une hausse des coûts plus difficile à absorber et un fléchissement de la croissance de la demande lié au contrecoup économique.

La croissance de la demande de pétrole continuerait à un rythme proche de la croissance mondiale du fait même du développement rapide des pays asiatiques : la part de la consommation de la Chine dans l'approvisionnement en pétrole sera multipliée par quatre en vingt ans.

Les grands changements attendus concernent alors la répartition géographique des lieux de production du pétrole, avec un rôle plus important des pays de la Mer Caspienne.

Enfin, il faut aussi compter avec une substitution entre gaz naturel et pétrole ayant aussi une incidence sur la répartition géographique et le mode d'acheminement, entre le pipe-line et le transport maritime.

- **La question de l'engorgement des accès terrestres aux ports**

Une partie importante du trafic portuaire doit être acheminée dans l'hinterland des ports sur des distances qui ont tendance à s'accroître et ceci notamment pour les conteneurs vers les régions intérieures et les pays continentaux d'Europe et d'Asie.

Bien entendu, cette question ne se pose pas lorsque le port est essentiellement un port de transbordement (Algerias, Gioia Tauro, Malte par exemple pour l'Europe) ou bien lorsque les régions d'importations et d'exportations sont presque exclusivement "maritimes" (Hong Kong, Taiwan, Japon et jusqu'à présent dans une large mesure la Chine), si ce n'est dans le voisinage immédiat du port.

Une réponse a été le développement de services alternatifs à la route avec une desserte "massifiée" par voie d'eau lorsque cela est possible, et surtout par le rail.

L'efficacité de la desserte ferroviaire devient la meilleure garantie de l'extension de l'hinterland des ports. Beaucoup de pays cherche à connecter leurs ports à des lignes spécialisés dans le fret afin d'accroître la capacité et la qualité de service du mode ferroviaire. A l'échelle européenne cette idée est reprise avec la proposition d'un réseau à priorité fret en Europe où les dessertes portuaires sont les premières concernées avec la traversée de zones sensibles comme les Alpes.

- **La question de la vulnérabilité et de la sécurité des routes maritimes**

Cette vulnérabilité est liée aux risques d'attentats et à l'existence de points de concentration de trafics maritimes ou de points de passage obligés du globe sur des routes où se concentre le trafic des navires entre des hubs portuaires d'Europe et d'Asie.

A l'heure actuelle, une réponse a été d'accroître la sécurité de la circulation maritime et de mettre en place des procédures de contrôle pour prévenir les attentats.

Cette question de la vulnérabilité des routes maritimes ne confère que plus d'intérêt à une diversification d'itinéraires et à l'ouverture d'alternatives terrestres, qui ne sont d'ailleurs pas non plus exemptes de risque.

3.2. Les nouvelles voie du commerce terrestre entre l'Europe et l'Asie

Il a été vu que ces voies ne sont pas véritablement "nouvelles" dans la mesure où elles ont existé dans le passé, passé ancien ou passé plus récent datant de l'époque du bloc de l'URSS.

Si on laisse à part la question des voies fluviales qui ne doivent pas être négligées à l'Ouest avec les grands fleuves russes comme la Volga et à l'Est avec le Yang Tsé, il s'agit essentiellement du transport ferroviaire. Le même écartement ferroviaire s'applique pour l'ensemble de la CEI avec nécessité de transbordement pour passer sur le réseau de l'Union Européenne ou celui de la Chine aux deux extrémités.

Ceci étant la question de l'intérêt du transport routier ne doit pas être exclue, y compris pour les longues voire très longues distances comme le montrent déjà les transports turcs vers l'Asie Centrale. Mais dans ce cas il est aussi possible de promouvoir, avec les opérateurs routiers, des solutions intermodales mariant au mieux les performances des modes routiers, ferroviaires, maritimes permettant une irrigation de qualité pour l'ensemble des pays d'Asie et d'Europe centrale.

Pour ces nouvelles voies du commerce, quelques ordres de grandeur peuvent être rappelés.

- Au sujet des distances entre l'Europe et l'Asie, les distances terrestres sont en général plus courtes que les distances maritimes. Elles le sont a fortiori si les points de

destinations/origines sont situés dans une région ou un pays continental, à l'intérieur de la Chine ou en Asie Centrale.

Dans le cas des régions plus au Sud du continent asiatique, bien entendu, ce différentiel diminue et les distances maritimes se rapprochent des distances terrestres, celles-ci présentant en outre un relief souvent très difficile.

Dans l'hypothèse la plus favorable aux itinéraires terrestres entre la Baltique et l'Asie du Nord-Est, l'écart entre les distances est de l'ordre de 1 à 2, avec 12 000 km environ (le Kazakhstan étant à peu près au centre) pour les itinéraires terrestres contre plus de 20 000 km pour la mer.

- Sur le plan des services, il faut reconnaître que les services ferroviaires offerts d'Ouest en Est ou d'Est en Ouest à travers le continent asiatique sont limités. Des services ont été proposés sur le transsibérien entre les ports de la Baltique et Vladivostok ce qui n'implique pas de changement d'écartement pour une ligne électrifiée : on retrouve ces trafics ferroviaires dans les statistiques de la base COMEXT, pour des échanges avec les pays de la mer Baltique.

Pour le reste, il a été vu qu'il s'agit surtout de services de l'Europe vers l'Asie Centrale, voire de services entre l'Asie Centrale et la Chine ; dans chacun des deux cas, le transport serait d'au moins une quinzaine de jours.

- En ce qui concerne les prix, il est difficile de donner un ordre de grandeur notamment pour le tronçon ferroviaire entre l'Asie centrale et la Chine. Dans la partie Ouest le prix pour un conteneur sera de l'ordre de 1 500 à 2 000 dollars, prix qui semble d'ailleurs inférieur à ceux qui étaient pratiqués il y a plusieurs années. Il faut d'ailleurs rappeler que des transporteurs routiers turcs sont aussi très présents avec une offre compétitive sur les liaisons vers l'Asie centrale.

Mais la question qui se pose aussi est celle des perspectives d'offres sur des itinéraires transasiatiques : de ce point de vue la situation actuelle reflète mal les possibilités d'avenir.

Il faut alors rappeler qu'une ligne ferroviaire de qualité à deux voies peut atteindre des capacités de l'ordre de 50 à 100 millions de tonnes voire plus.

Si l'on se réfère aux vitesses une offre de service pourrait se faire en une vingtaine de jours à travers l'Asie d'Europe à la Chine, alors qu'il faut plus de six semaines pour les navires.

Cela donne un ordre d'idée sur les potentialités d'un chemin de fer transasiatique dans de bonnes conditions d'offres comme cela peut être le cas pour le "transsibérien" et une autre ligne transasiatique aménagée plus au Sud.

En ce qui concerne les prix, il est encore difficile de s'avancer ; face aux prix extrêmement compétitifs de la voie maritime actuelle, les prix terrestres seraient sans doute bien supérieurs avec un multiple de 2 ou 3, hors coûts d'approche portuaire, lesquels peuvent être d'un ordre de grandeur comparable pour des distances supérieures à 300 kilomètres de pré ou post acheminement.

Pour un gain de temps de l'ordre de 10 jours voire plus, il y certainement là un nouveau marché entre le marché maritime et aérien pour des liaisons entre l'Europe et l'Asie.

Mais plus encore, les analyses de coûts ferroviaires telles qu'elles peuvent être menées en Europe montrent que dans le cas d'une utilisation performante du matériel, d'une conduite effective par agent de 6 à 7 heures par jour et éventuellement de la formation de trains longs, le coût ferroviaire peut être considérablement réduit, sur des distances longues ; ceci est manifestement le cas lorsqu'il s'agit de traverser la Russie ou les pays d'Asie sur plusieurs milliers de kilomètres.

Dans de telles hypothèses, le coût ferroviaire peut être inférieure à 10 ou 12 Euros au train-km ce qui entraînerait un coût de moins de 2000 Euros par unité de charge voire beaucoup moins en fonction de la longueur des trains pour relier les deux extrémités du continent eurasiatique.

En conclusion, l'exploitation performante de lignes ferroviaires d'Est en Ouest dégagerait une capacité significative (plusieurs millions EVP) à des coûts qui pourraient être compétitifs pour beaucoup de relations entre les régions d'Europe et d'Asie.

Dans cette compétition le coût d'acheminement terrestre terminal sera certainement un facteur décisif de l'arbitrage entre voie terrestre et maritime.

Sans dire que cette solution de service ferroviaire à travers l'Asie serait une réponse au problème d'accès aux ports de l'Europe occidentale voire à ceux de l'Asie, elle peut certainement améliorer la desserte d'un grand nombre de régions intérieures et absorber une partie non négligeable de la croissance du nombre de conteneurs qui s'échangent entre l'Europe et l'Asie, croissance qui concernera plus de dix millions de boîtes d'ici 10 ans.

3.3. Une vision de corridors entre l'Europe et l'Asie avec un maillage progressif de réseaux Eurasiatiques

Une vision de "grands corridors" entre l'Europe et l'Asie est probablement celle qui permettra de faciliter la mise en place de services performants, comme cela a été le cas, à une échelle plus réduite, pour l'élargissement de l'Europe.

Dans cette vision il faut souligner que le chemin de fer a conservé dans les pays de la CEI un rôle dominant, même si ce n'est pas le cas pour des relations situées plus au Sud voire des relations Nord-Sud avec la Turquie, l'Iran, l'Inde.

Cette première vision est déjà celle qui a présidé à la proposition du corridor TRACECA reliant l'Europe de l'Ouest aux pays du Caucase.

Du côté de l'Union européenne, cette approche est développée dans le cadre de la politique de nouveaux voisinages à laquelle s'est attaché le groupe à haut niveau présidé par Mme de Palacio.

Il est alors important que cette approche "euroasiatique" s'articule avec des programmes nationaux, afin que les pays traversés en tirent les meilleurs bénéfices, et que soit assurée la continuité des infrastructures facilitant ainsi l'exploitation de services internationaux. Les besoins en transport international de ces pays ne peuvent que les inciter à aller dans ce sens. Les ressources tirées des matières premières permettent le cas échéant de dégager les financements nécessaires.

Cette approche de corridors n'est nullement exclusive d'une approche de réseaux, bien au contraire. La démarche utilisée pour l'élargissement et l'ouverture de l'Europe vers les pays de la CEI et de la Méditerranée peut s'adapter au contexte du continent eurasiatique.

Ainsi, les corridors prioritaires viendront s'inscrire dans tout un réseau de l'Asie continentale défini sous l'égide des organisations internationales en coopération avec les organisations professionnelles ferroviaires et routières.

Dans cette ouverture d'une Europe élargie sur l'Asie, cette vision doit se compléter pour une véritable démarche prospective.

3.4. Une démarche prospective pour les liaisons entre l'Europe et l'Asie

L'analyse du contexte économique a montré combien les évolutions récentes avaient été brutales avec l'irruption annoncée de l'économie chinoise qui elle-même faisait suite à l'émergence dans l'économie mondiale de la plupart des pays d'Asie.

Demain, il faut s'attendre à ce qu'un grand pays comme l'Inde dont la population supérieure à 1 milliard rejoindra bientôt celle de la Chine, connaisse à son tour une phase de croissance plus rapide : son taux de croissance en 2004 avoisinait 10 %.

Plus près de l'Europe, la Russie et les pays de la CEI entrent aussi dans une nouvelle phase de leur croissance économique alors même qu'ils disposent de réserves stratégiques, tant de produits énergétiques que de matières premières, et bénéficient d'une position centrale dans les réseaux terrestres bien que leur accès à la mer soit parfois plus difficile : une voie maritime par l'Océan Arctique changerait bien sûr ces données en mettant l'Europe à environ 12 000 km de l'Extrême Orient mais elle serait aussi le signe d'une évolution très préoccupante de l'environnement planétaire.

Il est probable que l'Europe n'ait pas très rapidement pris conscience du changement de centre de gravité qui est en train de s'opérer de manière irrévocable depuis quelques années, à l'échelle du monde.

A nouveau le secteur des transports se retrouve en "avant poste" de ces grandes mutations, avec la nécessité de trouver de nouvelles voies d'acheminement pour faire face à ces changements.

La mise en marche d'une véritable démarche prospective est sans doute plus indispensable que jamais pour la programmation des investissements nécessaires et l'offre de services adaptés.

Une telle démarche comprendra toujours les volets suivants :

1. La définition de scénarios communs de prospective d'échanges pour des hypothèses de base compatibles sur le contexte socio-économique des pays concernés.
2. Des principes d'ouverture et l'exploitation de réseaux permettant une interopérabilité routière, maritime et ferroviaire, qui est déjà bien avancée avec l'existence d'un réseau russe étendu et le développement rapide du réseau chinois au gabarit européen.
3. L'articulation entre les programmes d'infrastructures de transport le long de grands corridors.
4. Une évaluation socio-économique mettant en regard croissance des trafics et son impact sur l'environnement afin de trouver la meilleure réponse pour le développement durable.

Pour de nombreux pays d'Asie centrale, de l'Est ou de Sud-Est, le lancement d'investissements en transport est porté par une vague sans précédent de développement économique. L'objectif est

moins de réduire les investissements mais plutôt de rechercher les plus efficaces pour la politique de développement durable des transports.

CONCLUSION

Le début du XXI^{ème} siècle est celui d'une véritable irruption des économies des pays d'Europe Centrale et d'Asie dans l'économie mondiale, qui change les données de l'équilibre entre l'Europe et l'Asie à moyen et long termes.

En raison de la rapidité de ce phénomène, il est encore difficile d'en mesurer toutes les conséquences ; il est d'ailleurs peu probable ni souhaitable que ce phénomène s'enraye au risque de menacer l'équilibre économique mondial, l'approvisionnement en produits de base stratégiques.

Le secteur du transport est encore un des secteurs les plus révélateurs de cette évolution, permettant de mieux en comprendre des lignes de force au vu des flux d'échanges.

D'où la nécessité d'ouvrir de nouveaux itinéraires et de trouver de nouvelles combinaisons modales mieux adaptées aux besoins pour ne pas accroître la vulnérabilité du transport et en maîtriser l'impact sur l'environnement.

De ce point de vue, il est important de tirer profit de l'expérience passée de l'ouverture de l'économie européenne pour engager une concertation à une échelle encore plus large qui est celle des relations entre continents.

APPENDICE

ECHANGES INTERNATIONAUX PAR LA VOIE MARITIME
(BASE COMEXT POUR 2003)

COMEXT2003_Mer_General Cargo (en milliers de tonnes/an)

Importations

Décl./part.	Ukraine	Bélarus	Russie	Sous-Total	Chine	Coree du Sud	Japon	Sous Total	Turquie	Total
FR	133	57	740	931	147	37	77	262	108	1 300
NL	61	24	862	948	168	17	98	283	72	1 302
DE	69	130	1 579	1 778	387	155	179	720	104	2 602
IT	1 988	17	3 927	5 933	951	688	356	1 995	1 157	9 085
UK	81	75	1 591	1 747	405	151	321	878	794	3 119
IRL	0	7	239	246	20	20	46	85	93	424
DK	144	14	867	1 025	53	84	14	151	7	1 183
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	63	0	139	203	39	35	36	110	267	580
ES	339	94	1 678	2 111	242	222	215	678	831	3 620
BE	27	84	1 322	1 433	148	194	674	1 015	195	2 643
LUX	0	0	0	0	0	1	3	4	0	4
SW	15	17	2 223	2 255	40	36	71	147	12	2 414
FIN	4	18	671	671	8	10	40	58	14	743
AT	0	0	17	17	12	5	37	53	8	78
Total	2 924	538	15 835	19 297	2 620	1 654	2 165	6 439	3 361	29 097

Exportations

Décl./part.	Ukraine	Bélarus	Russie	Sous - Total	Chine	Corée du sud	Japon	Sous - Total	Turquie	Total
FR	59	1	104	164	843	60	181	1 085	501	1 750
NL	5	1	137	143	625	144	143	912	372	1 427
DE	92	2	191	285	2 103	249	872	3 224	882	4 391
IT	3	0	36	40	551	69	95	715	660	1 415
UK	50	8	129	186	726	447	197	1 371	312	1 869
IRL	0	0	9	9	47	2	10	59	11	79
DK	11	1	190	202	74	35	40	148	49	399
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	0	0	0	1	11	2	4	16	58	75
ES	9	0	87	97	366	47	84	496	487	1 080
BE	1	1	49	51	705	47	47	799	494	1 344
LUX	3	0	3	5	12	4	2	18	12	36
SW	28	8	147	184	266	73	465	804	94	1 082
FIN	2	1	20	23	234	19	501	754	58	835
AT	0	0	3	3	16	5	125	146	7	156
Total	265	22	1 106	1 394	6 579	1 203	2 766	10 548	3 997	15 938

COMEXT2003_Mer_Unitised (en milliers de tonnes/an)

Importations										
Décl./part	Ukraine	Bélarus	Russie	Sous - Total	Chine	Corée du sud	Japon	Sous - Total	Turquie	Total
FR	7	0	18	25	1 166	69	129	1 364	619	2 008
NL	10	0	13	23	1 307	131	163	1 601	216	1 841
DE	1	1	294	396	3 176	136	253	3 567	454	4 317
IT	33	2	151	185	2 138	124	134	2 395	2 450	5 030
UK	23	9	432	465	2 976	204	291	3 472	889	4 825
IRL	0	0	1	1	114	18	22	154	54	209
DK	0	6	75	81	176	13	8	198	37	316
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	0	0	30	30	95	21	14	130	818	978
ES	102	0	907	1 009	1 312	165	93	1 569	2 537	5 115
BE	0	3	79	83	821	45	121	987	333	1 402
LUX	0	0	0	0	13	1	2	15	0	15
SW	6	4	39	49	362	32	32	426	67	542
FIN	0	0	15	16	109	8	17	134	29	179
AT	0	0	2	2	170	9	10	188	29	219
Total	183	25	2 056	2 264	13 935	976	1 289	16 201	8 532	26 997

Exportations										
Décl./part	Ukraine	Bélarus	Russie	Sous - Total	Chine	Corée du sud	Japon	Sous - Total	Turquie	Total
FR	19	0	173	191	388	148	546	1 081	235	1 507
NL	2	1	518	521	246	90	239	575	101	1 197
DE	9	1	288	298	866	199	442	1 506	230	2 035
IT	19	3	101	122	402	170	411	983	381	1 486
UK	30	4	273	306	282	126	276	684	165	1 155
IRL	1	0	89	90	17	8	32	58	9	157
DK	3	1	84	89	70	40	294	404	3	496
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	1	0	8	9	20	37	26	82	34	126
ES	106	2	219	327	214	123	101	439	281	1 047
BE	4	0	109	113	197	125	223	545	110	767
LUX	0	0	0	0	5	1	3	8	0	9
SW	9	2	95	106	216	37	166	419	83	608
FIN	7	1	73	81	186	49	342	577	169	827
AT	0	0	7	7	77	35	93	205	18	230
Total	210	15	2 036	2 260	3 185	1 188	3 194	7 567	1 820	11 647

COMEXT2003_Mer_Bulk (en milliers de tonnes/an)

Importations										
Décl./part	Ukraine	Bélarus	Russie	Sous - Total	Chine	Corée du sud	Japon	Sous - Total	Turquie	Total
FR	194	987	5 011	6 192	395	7	29	431	116	6 739
NL	216	0	1 547	1 763	1 468	36	169	1 673	131	3 567
DE	4	45	6 499	6 547	740	9	88	837	31	7 415
IT	4 501	0	4 235	8 736	2 178	14	182	2 375	3 468	14 578
UK	234	97	10 070	10 401	941	18	38	997	154	11 551
IRL	0	0	2	2	29	1	3	33	11	46
DK	14	0	1 996	2 010	401	1	1	403	8	2 421
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	43	20	598	661	10	0	0	10	22	693
ES	979	40	4 954	5 973	507	23	27	557	1 085	7 614
BE	335	8	2 990	3 333	631	25	28	684	291	4 309
LUX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	5	97	1 903	2 006	397	1	3	401	62	2 468
FIN	9	1	7 098	7 108	555	0	1	557	60	7 724
AT	0	0	1	1	15	0	1	17	3	21
Total	6 532	1 296	46 904	54 732	8 269	136	570	8 975	5 439	69 146

Exportations										
Décl./part	Ukraine	Bélarus	Russie	Sous - Total	Chine	Corée du sud	Japon	Sous - Total	Turquie	Total
FR	49	0	8	57	131	95	73	299	162	518
NL	1	1	44	45	373	71	83	528	938	1 511
DE	1	1	19	20	264	64	122	449	463	932
IT	1	0	4	5	360	65	74	499	958	1 463
UK	4	0	19	23	487	92	71	651	1 358	2 031
IRL	0	0	8	8	1	4	2	7	1	16
DK	0	0	5	5	52	1	4	57	127	189
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	0	0	0	0	40	0	7	47	58	106
ES	0	0	3	4	396	50	42	489	226	719
BE	0	0	17	18	279	90	37	407	1 070	1 495
LUX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	0	0	168	169	114	5	10	129	1 144	1 442
FIN	0	0	8	9	123	144	13	280	120	408
AT	0	0	0	0	8	1	0	9	0	9
Total	56	3	303	362	2 629	684	539	3 852	6 627	10 840

PARTIE III.

TRANSPORT INTERMODAL EUROPE-ASIE

**SÉMINAIRE INTERNATIONAL
"INTERMODALITÉ EUROPE - ASIE : PERTINENCE ET POTENTIELS"**

KIEV (UKRAINE) 27-28 SEPTEMBRE 2004

**SÉMINAIRE INTERNATIONAL
"INTERMODALITÉ EUROPE - ASIE : PERTINENCE ET POTENTIELS"
KIEV (UKRAINE) 27-28 SEPTEMBRE 2004**

CONCLUSIONS ET SUITES A DONNER

Lors de la session ministérielle de Moscou les 24 et 25 mai 2005, les Ministres ont :

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

Étant donné la croissance actuelle et attendue du trafic entre l'Est et l'Ouest, dans quelle mesure et dans quelles conditions le transport intermodal peut-il jouer un rôle significatif pour absorber ces flux ? Comment promouvoir les modes de transport alternatifs à la route compte tenu des difficultés que rencontre déjà le système intermodal européen ?

C'est pour répondre à ces questions que la CEMT et la CEE-ONU, à l'invitation du Ministre des transports de l'Ukraine, ont organisé à Kiev les 27 et 28 septembre 2004 un Séminaire sur l'intermodalité Europe-Asie : pertinence et potentiels, qui a permis de réunir les délégués de 23 pays concernés par l'amélioration des relations intermodales entre l'Europe et l'Asie.

Les principaux résultats du Séminaire sont présentés ci-après.

A. Conclusions

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

“Les représentants des Ministères des transports des Etats européens, de l'Asie Centrale et du Caucase, la CEMT, la CEE-ONU, la CESAP-ONU, l'UE et les autres organisations internationales, tout comme les syndicats et les associations ainsi que les autres organisations

concernées qui ont pris part aux travaux du Séminaire International qui s'est tenu à Kiev les 27 et 28 septembre 2004,

Prenant en considération l'importance et l'opportunité des efforts entrepris pour développer les communications intermodales de transport pour un développement durable du transport international sur l'axe Europe-Asie,

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

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

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

Saluant l'initiative de partenariat de la CEMT et de la CEE-ONU dans le développement du transport intermodal et de la logistique,

Ayant discuté des perspectives de développement du transport intermodal et des moyens permettant d'améliorer son organisation,

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

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

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

Demander aux Organisations Internationales impliquées de suivre et de traiter de manière concrète les problèmes évoqués ci-dessus et de rendre disponible toute l'information rassemblée pendant le Séminaire à une large audience.

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

B. Enseignements

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

1. **La coopération inter-institutionnelle** s'avère indispensable pour envisager le développement de liaisons interrégionales d'une telle envergure. Néanmoins, leur diversité et leur fréquence nécessitent une coordination accrue des acteurs, tant au niveau national qu'inter-gouvernemental. A cet égard, il conviendra de prendre en considération les différentes déclarations déjà disponibles des trois premières Conférences Internationales sur le Transport Europe-Asie tenues à Saint Pétersbourg en 1998, 2000 et 2003, ainsi que le rapport de la 2^{ème} réunion du Groupe d'experts CEE-ONU/CESAP sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie, tenue du 3 au 5 novembre 2004 à Odessa.
2. La plus grande faiblesse identifiée pour une croissance effective des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie tient aux problèmes récurrents de **passage des frontières**. Faciliter les procédures de passage des frontières, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire, doit par conséquent être une priorité.
3. En ce qui concerne les liaisons terrestres Europe-Asie, il conviendrait aussi de souligner la faiblesse de **l'offre ferroviaire**, mais dans ce domaine et contrairement à ce qui est souligné

dans la Résolution d'ensemble de la CEMT, il s'agit moins de considérer cette offre sous l'angle de la **qualité** que sous celle de l'**interopérabilité** à réaliser entre réseaux, et en priorité sur les principaux itinéraires de fret.

4. Parmi les modes, les **voies navigables** prennent de l'importance en ce qui concerne les relations Nord-Sud entre l'Europe et l'Asie ainsi que le **transport maritime à court distance** notamment dans les liaisons Méditerranée-Mer Noire, mais c'est le **transport ferroviaire** qui est appelé à se développer davantage dans les liaisons Est-Ouest.

C. Suites à donner

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

1. Définir les **axes principaux** sur lesquels il convient d'intervenir en priorité en prenant en compte :
 - La nécessité de regarder la cohérence entre les accords internationaux (AGTC, AGC...), les documents de référence des gestionnaires d'infrastructures regroupés au sein de l'EIM et les réseaux RTE-FF.
 - L'analyse des lignes répertoriées dans le rapport du Groupe d'experts CEE-ONU/CESAP qui s'est réuni à Odessa en novembre 2004 et des axes repris dans le rapport du Groupe sur les chemins de fer de la CEE-ONU en 2004 (TRANS/SC2/2004/3).
 - L'état d'avancement des projets de corridors paneuropéens.
2. Donner la priorité à la facilitation des **passages des frontières**, toutes composantes et tous modes confondus, mais en particulier en ce qui concerne les chemins de fer.
3. En ce qui concerne les **chemins de fer** :
 - Donner priorité aux points de changement d'écartement des voies.
 - Afin d'avoir non seulement des investissements cohérents, mais aussi une approche logistique adéquate.
 - Choisir avec pertinence les lieux d'interfaces entre modes -- les plateformes de transbordement.
 - Améliorer l'interface entre les ports maritimes, les chemins de fer et les voies navigables.
4. Définir un **cadre juridique simplifié** permettant d'éviter tout doublon et de couvrir les opérateurs d'un bout à l'autre de la chaîne de transport ainsi formée et, en ce qui concerne la facilitation des passages des frontières, établir un cadre de procédures administratives et douanières simplifiées pour une meilleure efficacité de la chaîne de transport.
5. Développer les nouvelles **technologies de l'information et de la communication** dans un cadre commun, afin de faciliter les échanges et le suivi des flux de marchandises.

PARTIE IV.
CONTRIBUTIONS DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES¹

1. Note : ces contributions ont été présentées lors de la session du Conseil des Ministres de la CEMT à Moscou les 24 et 25 mai 2005.

ANNEXE 1.



**TRAVAUX DE LA CEE-ONU SUR LE DEVELOPPEMENT DE LIAISONS
DE TRANSPORT EURASIATIQUES**

1. Introduction

La mondialisation croissante des économies et du commerce engendre une plus grande demande de transports de marchandises entre les grands centres de production et de consommation d'Europe et ceux d'Asie. Actuellement, ces transports sont assurés essentiellement par la voie maritime. Cette situation va probablement perdurer encore quelque temps, étant donné que les transports maritimes entre l'Europe et l'Asie sont bien établis et relativement bon marché. Les ports ont aussi une capacité d'opération telle qu'elle permettrait d'absorber un trafic plus important. Toutefois, l'accroissement des transports internationaux entraîne des problèmes de capacité de dégagement dans l'arrière-pays de nombreux ports. Par ailleurs, les pays de la région eurasiatique sont de plus en plus conscients de l'importance des liaisons de transport terrestre Europe-Asie pour le développement de leurs propres économies et leur intégration dans l'économie mondiale. Pour toutes ces raisons, une attention croissante est portée aux possibilités de développement de ces liaisons de transport terrestre, qui pourraient offrir une alternative viable au transport maritime et en même temps encourager le développement économique et l'intégration des pays de la région.

Des réseaux et corridors ferroviaires entre l'Europe et l'Asie existent déjà. Le chemin de fer transsibérien, par exemple, offre une alternative au transport maritime entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient. Les liaisons routières peuvent également constituer une solution de remplacement intéressante. La distance entre les points d'origine et de destination en Europe ou en Asie pourrait être de 8 000 km plus courte par la route que par la voie maritime.

Selon plusieurs études, les liaisons de transport terrestre Europe-Asie pourraient concurrencer efficacement les axes maritimes pour bien des catégories de transport transcontinental et intercontinental. Pour ce faire, il faudrait non seulement mettre en place des infrastructures cohérentes et efficaces de transport terrestre eurasiatiques, mais aussi améliorer les structures juridiques, d'assurance et de tarification et les procédures de sécurité et de passage des frontières.

Depuis 1995, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) a encouragé le développement de liaisons de transport terrestre Europe-Asie intégrées et efficaces. Elle l'a fait, d'abord en étendant la portée de ses accords relatifs aux réseaux d'infrastructures aux pays du Caucase et de l'Asie centrale, ensuite en participant activement à la préparation des Conférences internationales Europe-Asie sur les transports, en outre en élaborant, avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), une "Vision stratégique commune pour le développement des liaisons eurasiatiques", et enfin en mettant en œuvre, conjointement avec la CESAP, un Projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement concernant les liaisons de transport eurasiatiques.

2. Extension des Accords AGR, AGC et AGTC au Caucase et à l'Asie centrale

Dès 1995, conscient de l'importance d'un système de transports terrestres eurasiatiques intégré et efficace, le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE-ONU a demandé l'extension de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), qui établit le réseau routier "E", aux pays du Caucase et d'Asie centrale, alors nouveaux membres de la CEE-ONU. En avril 2000, après des consultations et des négociations avec les pays intéressés et l'achèvement des procédures juridiques pertinentes, les amendements à l'AGR sont entrés en vigueur. Désormais le réseau routier "E" comprend, non seulement les routes E européennes, mais aussi les routes internationales de ces pays, s'étendant ainsi jusqu'aux frontières de la Chine. Parmi les routes prolongées figurent la E 40, de Calais en France à Leninogorst, près de la frontière entre le Kazakhstan et la Chine, en passant par Bruxelles, Cologne, Dresde, Cracovie, Kiev, Astrakhan, Boukhara, Samarkand, Tachkent, Bichkek et Almaty ; et la route E 60, de Brest en France à Irkeshtam, à la frontière entre le Kazakhstan et la Chine, en passant par Bâle, Zurich, Vienne, Budapest, Bucarest, la mer Noire, Tbilissi, Bakou, Achgabat, Boukhara, et Douchanbe.

De même, depuis janvier 2002, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) comprend également toutes les lignes ferroviaires internationales du Caucase et d'Asie centrale. Les lignes ferroviaires prolongées comprennent notamment : la E-20 d'Ostende, en Belgique, à Vladivostok à l'extrême Est de la Russie, en passant par Bruxelles, Cologne, Berlin, Varsovie, Moscou, Iekaterinbourg et Omsk ; la E 50, de Paris à Drushba au Kazakhstan, en passant par Genève, Zurich, Vienne, Budapest, Volgograd, Makat, Aralsk et Almaty ; et la E 60, de Batoumi, en Géorgie à Arys, au Kazakhstan, en passant par Bakou, la mer Caspienne, Achgabat, Boukhara et Tachkent. Lorsque ces nouvelles lignes ferroviaires "E" répondront aux normes AGC, elles contribueront à faciliter le transport international entre l'Europe et l'Asie.

A l'heure actuelle, l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) est en train d'être modifié pour incorporer les lignes qui peuvent être utilisées pour les transports internationaux combinés, les terminaux, les points de passage aux frontières, les liaisons par transbordeur et autres installations du Caucase et d'Asie centrale.

En plus d'avoir étendu à l'Asie ses Accords sur les réseaux, la CEE-ONU a aidé la CESAP à élaborer, sur le modèle de l'AGR, un Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et, sur le modèle de l'AGC et de l'AGTC, un autre Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique (TAR).

3. Appui aux Conférences internationales Europe-Asie sur les transports

La CEE-ONU a participé activement à un grand nombre de conférences sur les transports entre l'Europe et l'Asie. Elle a, en particulier, apporté son appui au Gouvernement de la Fédération de

Russie lors de la préparation des Conférences internationales Europe-Asie sur les transports, qui se sont tenues à Saint-Petersbourg et elle a activement participé à ces Conférences.

La première d'entre elles, tenue en 1998, recommandait que la CEE-ONU et la CESAP, avec l'appui des Gouvernements intéressés, élaborent un programme commun sur le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

La deuxième Conférence, tenue en 2000, a, entre autres, approuvé la liste suivante de corridors comme étant l'épine dorsale du réseau de transports terrestres eurasiatiques :

I. Corridor transsibérien

Europe (corridors de transport paneuropéens - PETC 2, 3 et 9) – Fédération de Russie – Péninsule de Corée – Japon, avec les deux liaisons suivantes à partir de la Fédération de Russie : Kazakhstan-Chine, et Mongolie-Chine.

II. Corridor TRACECA

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

III. Corridor 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.

IV. Corridor-Nord-Sud

Europe du Nord (corridor de transport paneuropéen 9) – Fédération de Russie, avec les deux liaisons suivantes : Caucase – golfe Persique, et Asie centrale – golfe Persique.

La troisième Conférence, tenue en 2003, a, entre autres, recommandé "la création au sein de la CEE-ONU, en étroite coopération avec la CESAP, d'un mécanisme efficace qui permettra en permanence de suivre l'évolution de la situation et d'appuyer toutes les activités des divers acteurs participant à la mise au point des liaisons de transport Europe-Asie".

4. Vision stratégique commune CEE-ONU – CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie

La collaboration entre la CEE-ONU et la CESAP a abouti en 2001 à une "Vision stratégique commune CEE-CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie" (TRANS/WP.5/2001/14), qui indique les objectifs, les tâches principales, les besoins en informations et en données, le mécanisme de mise en œuvre et la mobilisation des ressources nécessaires, ainsi qu'un programme de travail à court terme pour faciliter finalement le développement de corridors terrestres eurasiatiques. Le document définit les objectifs à long terme et établit que les principaux corridors de transport eurasiatiques sont ceux qui ont été identifiés à la deuxième Conférence de Saint-Petersbourg en 2000. Le document définit également des objectifs opérationnels à court terme, notamment l'accessibilité des pays sans littoral d'Asie centrale ; la facilitation des transports internationaux, en particulier les transports de transit, dans la région, du point de vue tant du cadre réglementaire que de l'infrastructure ; et le développement d'axes de transport terrestre compétitifs entre l'Extrême-Orient et Europe comme alternative aux axes maritimes existants.

La vision stratégique commune CEE-ONU/CESAP, qui a été présentée à la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports à Saint-Pétersbourg en 2000, a été ensuite revue et adoptée par le Groupe de travail de la CEE-ONU chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et par le Comité des transports intérieurs.

Pour sa part, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la CEE-ONU recueille en permanence des renseignements sur les parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs dans les corridors de transport eurasiatiques. Ces parcours de démonstration, organisés sur une base bilatérale et multilatérale, montrent les avantages concurrentiels que procurent des services ferroviaires internationaux bien organisés, planifiés et fiables, par rapport aux liaisons maritimes. Ils aident également à identifier les obstacles à éliminer pour que les corridors terrestres eurasiatiques puissent concurrencer la voie maritime. Le SC.2 se préoccupe aussi des temps d'arrêt aux frontières sur le réseau AGC, notamment le long des liaisons eurasiatiques, et propose des mesures pour les réduire.

5. Le Projet CEE-ONU/CESAP sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie

L'approbation par l'Assemblée générale d'un Projet conjoint des cinq Commissions régionales de l'ONU sur le développement de liaisons interrégionales de transport financé par le Compte de l'ONU pour le développement¹ et la décision consécutive des secrétariats de la CEE-ONU et de la CESAP de concentrer et de réunir leurs efforts sur le développement de liaisons de transport eurasiatiques ont constitué un grand pas en avant pour le développement de ces liaisons. Pour ce faire, les deux Commissions régionales ont reçu environ 400 000 USD pour la période 2003-2006.

Les pays les plus directement intéressés ont été invités à participer au Projet et à désigner leurs coordonnateurs. Il s'agit des pays suivants : tous les pays membres de la CEE-ONU d'Europe orientale qui ne sont pas membres de l'UE, à savoir, le Bélarus, la Bulgarie, la Roumanie, la République de Moldova, la Fédération de Russie, la Turquie, l'Ukraine ; tous les pays du Caucase et d'Asie centrale membres de la CEE-ONU et de la CESAP, à savoir, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan ; et les trois autres pays membres de la CESAP intéressés, à savoir, l'Afghanistan, la République islamique d'Iran et la République populaire de Chine. En tout, 18 pays ont été invités. Les institutions financières internationales ont également été invitées à participer au Projet et ont désigné des coordonnateurs.

La première réunion du Groupe d'experts sur les liaisons Europe-Asie, tenue à Almaty (Kazakhstan) en mars 2004, à laquelle 16 coordonnateurs nationaux, la Banque mondiale, la BERD, le programme TRACECA de l'UE et des organisations non gouvernementales ont participé, est convenue des principaux éléments d'une stratégie de développement des liaisons de transport eurasiatiques. Cette stratégie concentrait les efforts sur les grands itinéraires le long des quatre principaux corridors eurasiatiques qui avaient été retenus au niveau international et qui représentent une extension vers l'Est des corridors de transport paneuropéens. D'autres éléments de la stratégie comprenaient l'examen des aspects intermodaux, notamment les points de transbordement le long de ces itinéraires, et l'élimination des obstacles au passage des frontières. La réunion s'est mise d'accord aussi sur les données à fournir et le format du rapport des pays qui devait être préparé par les coordonnateurs nationaux.

1. Projet du Compte de l'ONU pour le développement relatif au renforcement des capacités de développement de liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime, mis en oeuvre par les cinq Commissions régionales.

A la deuxième réunion du Groupe d'experts, tenue à Odessa en novembre 2004, les coordonnateurs des 16 pays participants ont désigné, en vertu des critères acceptés, 8 axes ferroviaires et 10 axes routiers eurasiatiques dont le développement devait être considéré comme prioritaire (voir cartes 7 et 8). Les axes retenus comprennent les itinéraires Est-Ouest septentrionaux qui relient les frontières occidentales du Bélarus et de l'Ukraine, en passant par la Fédération de Russie, au port de Vladivostok dans l'océan Pacifique, avec des embranchements traversant le Kazakhstan et la Chine pour atteindre le port de Shanghai. Ils comprennent également les itinéraires TRACECA, qui relient la Roumanie et la Bulgarie aux pays d'Asie centrale et à la Chine à travers la mer Noire, la Turquie, les pays du Caucase et la mer Caspienne. Ils comprennent en outre les itinéraires Nord-Sud reliant les régions de la mer de Barents et de la mer Baltique, via le territoire de la Fédération de Russie, aux pays du Caucase et à l'Iran. Enfin, parmi les autres grands itinéraires retenus figurent les axes Est-Ouest méridionaux qui relient la Bulgarie, par la Turquie et l'Iran, à l'Afghanistan et à la Chine, avec des embranchements vers le Sud de l'Iran, le Pakistan et l'Inde. Les axes ferroviaires et routiers retenus par les Gouvernements au titre du Projet sont présentés en détail dans l'appendice de ce document qui tient compte également des modifications apportées à ces axes lors de la 3^{ème} réunion du groupe à Istanbul en 2005 (voir ci-après).

La réunion est également convenue d'un ensemble de critères pour classer les projets par ordre de priorité et a demandé que les projets déjà proposés par les pays participants soient classés en 2005 conformément à ces critères. Cette hiérarchisation est actuellement en cours. A ce stade, il convient de noter que les critères de classement adoptés tant pour les grands axes eurasiatiques que pour les projets sur ces axes pourraient ne pas être aussi stricts que ceux susceptibles d'être utilisés dans le contexte du Groupe à haut niveau de l'UE. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le Projet CEE-ONU/CESAP présente un plus grand nombre d'axes et de projets prioritaires. Toutefois, il est important que les axes et les projets prioritaires déterminés par le Groupe à haut niveau figurent bien parmi ceux identifiés dans le Projet CEE-ONU/CESAP. Pour ce faire, la coopération et la coordination entre le Groupe à haut niveau et le Projet de la CEE-ONU/CESAP sont jugées indispensables.

En outre, la réunion a demandé aux coordonnateurs nationaux de fournir des données supplémentaires concernant les axes et les projets prioritaires afin de finaliser la base de données fondée sur un système d'information géographique (base de données SIG) et les cartes correspondantes. Elle est aussi convenue des tâches à venir comme l'évaluation des conditions techniques sur les axes retenus, l'identification et l'analyse des principaux obstacles physiques et non physiques le long de ces axes par une analyse temps/coût, notamment le temps de passage aux frontières, et l'identification des grands points de transbordement existants et potentiels le long de ces axes.

Le gouvernement de la Turquie a accueilli une troisième réunion du Groupe d'experts sur les liaisons de transport eurasiatiques, qui a été organisée conjointement par la CEE-ONU et la CESAP à Istanbul (Turquie) du 27 au 29 juin 2005. Cette réunion, qui a été ouverte par M. Muammer Türker, Sous-secrétaire adjoint au ministère des Transports de Turquie, a été suivie par les coordonnateurs nationaux et les experts de 18 pays de la région eurasiatique. Y ont aussi assisté des représentants de la CESAO, de la DG TREN de la Commission européenne, de la CEMT, de la Commission intergouvernementale TRACECA, de la Banque islamique de développement (BIsD), de l'IRU, de la BSEC-URTA, et des Europlatforms, ainsi que du secteur privé.

Les coordonnateurs nationaux des pays participants ont arrêté définitivement les itinéraires des principaux axes de transports par route, par rail et par voie navigable reliant l'Europe et l'Asie dont le développement est jugé prioritaire, et ils ont identifié les principaux points de transbordement le long de ces axes (voir appendice). En outre, les participants sont convenus de fournir des données supplémentaires ou manquantes en vue de finaliser la base de données SIG. Ils sont aussi convenus

d'une méthodologie pour l'évaluation et le classement par ordre de priorité des projets sur les axes sélectionnés.

Enfin, la réunion a accueilli favorablement la proposition de la réunion informelle du WP.5 de la CEE-ONU, tenue le 15 avril 2005, visant à ce que la réunion du Groupe d'experts sur les liaisons de transport eurasiatiques serve de mécanisme permanent pour assurer une coordination et un suivi efficaces des activités concernant les liaisons de transport eurasiatiques. Elle a chargé les secrétariats de la CEE-ONU et de la CESAP de préparer une proposition conjointe pour la poursuite du projet au-delà de 2006, et elle a appelé les institutions financières internationales et les donateurs à envisager d'en cofinancer la mise en œuvre.

En 2006, les activités menées dans le cadre du Projet porteront notamment sur l'achèvement du classement des projets par ordre de priorité ; les mesures à prendre face aux obstacles physiques et non physiques aux transports eurasiatiques, notamment pour accélérer les procédures de passage des frontières et en réduire le coût en appliquant les accords multilatéraux pertinents ; le renforcement des organes nationaux de facilitation des transports et l'élaboration de plans d'action nationaux appropriés ; et l'achèvement d'une étude réalisée en interne par la CEE-ONU et la CESAP sur le développement des liaisons de transport eurasiatiques, qui sera présentée à la dernière réunion du Groupe d'experts prévue pour la fin de 2006.

6. Travaux futurs

Grâce à la volonté des pays soucieux de coopérer et grâce aussi aux fonds alloués par le Compte de l'ONU pour le développement, le Projet CEE-ONU/CESAP sur le développement des liaisons de transport eurasiatiques a obtenu des résultats tangibles. Le Projet peut continuer à financer ses activités et à obtenir d'autres résultats jusqu'à la fin 2006. Cependant, à cette date, il est prévu d'y mettre un terme ainsi qu'à l'allocation des fonds correspondants, alors que les tâches à accomplir pour mettre en place des liaisons de transport terrestre eurasiatiques efficaces et concurrentielles sont nombreuses, complexes et exigent la coopération à long terme des pays intéressés.

Il est donc extrêmement important, après la conclusion de la phase actuelle du Projet, d'assurer le financement nécessaire à la poursuite de ses activités au cours de la période 2007-2010, notamment les réunions du Groupe d'experts créé à cet effet. Pour ce faire, l'appui du Conseil des Ministres de la CEMT est indispensable.

APPENDICE

**Axes prioritaires de transport Europe-Asie adoptés lors de la
3ème réunion du Groupe d’experts sur les liaisons de transport eurasiatiques**
(27-29 juin 2005, Istanbul, Turquie)

Axes ferroviaires adoptés

		Observations	AGC	TAR ¹
1.	Brest - Minsk - Moscou – Nizhniy Novgorod – Perm - Iekaterinbourg - Omsk - Novosibirsk - Ulan Ude - Karimskaya – Vladivostock (Port)/Vostochny (Port)	PETC 2 ; OSJD 1	E-20	
1.a	Buslovskaya – Saint-Pétersbourg (Port) –Moscou - Iekaterinbourg	PETC 9 ; OSJD 16	E-10, E-20	
1.b	Mostiska/ Chop - Lvov – Moscou	PETC 5, 9 ; OSJD3	E-30, E-95	
1.c	Tavshet – Irkoutsk – Ulan Ude – Naushki – <i>Frontière avec la Mongolie</i>		n.d.	
1.d	Karimskaya – Zabaykalsk – <i>Frontière avec la Chine</i>		n.d.	
1.e	Kaliningrad – (<i>Lituanie</i>) – Minsk		n.d.	
1.f	Novosibirsk – Lokot – Aktogai		n.d.	
1.g	Nikeltay – Kandagach – Makat – Oazis (- Port d’Aktaou)	TRACECA	E-30, E-50, E-597	
2.	Brest - Minsk - Moscou - Iekaterinbourg – Kourgan - Astana - Drujba - <i>Urumqi</i> - <i>Lianyungang</i> (Port)/ <i>Shanghai</i> (Port)	PETC 2 ; OSJD 1	E-20, E-24, E-50	
2.a	Buslovskaya – Saint-Pétersbourg (Port) –Moscou - Iekaterinbourg	PETC 9 ; OSJD 16	E-10, E-20	
2.b	Kaliningrad – (<i>Lituanie</i>) – Minsk		n.d.	
2.c	Iekaterinbourg – Chelyabinsk – Taranovskaya – Zaayatskaya – Tobol – Astana		n.d.	
3	Curtici – Arad – Bucarest – Constantza (Port) – Poti/Batumi (Port) – Tbilissi – Bakou (Port) – Aktaou (Port) – Beineu – Nukus – Uchkuduk – Navoi – Tachkent – Chymkent – Almaty – Dostyk – <i>Alataw Shankou</i> – <i>Lianyungang</i> (Port)/ <i>Shanghai</i> (Port)	PETC 4, TRACECA ; OSJD 6a, 8, 10, 2, 5	E-54, E-562, E-60, E-50	
3.a	Bakou (Port) – Turkmenbachi (Port) – Achgabat – Chardzhou – Boukhara – Navoi	TRACECA ; OSJD 10	E-60	
3.b	Tbilissi – Sadakhlo – Gyumri - Erevan	TRACECA	E-692	
3.c	Balychi - Bichkek – Lugovaya	TRACECA	n.d.	

		Observations	AGC	TAR ¹
3.d	Tachkent – Kanibadam – Andizhan - Jalalabad – Turugart – <i>Kashi – Urumqi</i> (section Jalalabad – Turugart – Kashi en construction)	TRACECA	E-696	
3.f	Douchanbe – Termez – Boukhara	TRACECA	n.d.	
3.g	Mersin (Port) / Iskenderun (Port) – Malatya – Dogukapi – Gyumri - Sadakhlo – Tbilissi	TRACECA	E-692, E-97	
3.h	Ungeni - Chisinau – Bendery - Kuchurgan – Rozdil’na – Odessa (Port) / Ilyichevsk (Port) – Poti/Batumi (Port)	TRACECA ; OSJD 5a, 7	E-95	
3.i	Frontière avec l’ERY de Macédoine - Sofia – Pleven – Varna (Port) – Poti/Batumi (Port)	PETC 8	E-680,	
3.j	Curtici – Arad – Timisoara – Craiova – Bucarest – Giurgiu – Russe – Kaspichan – Varna (Port) – Poti/Batumi (Port)	PETC 10, 8	E-66, E-56, E-95, E-660, E-680	
3.k	Dragoman – Sofia – Gorna – Burgas (Port) – Poti/Batumi (Port)		E-70, E-720	
3.l	Ungeheni – Iasi – Bucarest – Giurgiu		E-95	
3.m	Boukhara – Karshi – [<i>Turkménistan</i>] - Termez – Kourgan- T’ube – Kul’ab	TRACECA	E-695	
3.n	Kars – Akhalkalaki - Tbilissi (section Kars – Akhalkalaki en construction)		E-692	
3.o	Tachkent – Angren – Pap – Andijan (section Angren – Pap en construction)		E-696	
3.p	Gavar – Meghri – Nourdouz – Jolfa (section Gavar – Meghri – Nourdouz en construction)		n.d.	
4.	Dragoman - Sofia – Svilengrad – Kapikule – Istanbul – Haydarpassa (Port) – Izmit – (Port de Derince) - Ankara – Malatya - Kapikoye – Razi – Qazvin - Téhéran– Sarakhs – Sarahs - Mary – Chardzou – Navoi – Tachkent – Chymkent – Almaty - Dostyk – <i>Alataw Shankou – Lianyungang (Port)/Shanghai (Port)</i>	PETC 4, 8,10 ; OSJD 6, 10, 2, 5 ; TRACECA	E-70, E-60, E-50	
4.a	Mersin (Port) / Iskenderun (Port) – Malatya		E-97	
4.b	Samsun (Port) – Kalin – Sivas – Bostankaya	TRACECA	E-97, E-70	
4.c	Téhéran– Qom – Meybod – Yazd – Bafgh – Kerman – Zahedan – Mirjaveh – <i>Koh-i-Taftan (Frontière avec le Pakistan)</i>		n.d.	
4.d	Izmir (Port) – Balikesir – Eskisehir		E-74	
4.e	Izmir (Port) – Usak – Afyon – Yenice – Mersin (Port)/ Iskenderun (Port)		E-97	
4.f	Pehlivankoy – Uzun-kopru – <i>Frontière avec la Grèce</i>		n.d.	

	Observations	AGC	TAR ¹
5.	Buslovskaya - Saint-Pétersbourg (Port) – Volgograd – Astrakhan (Port) – Alya (Port) - Anzali (Port) – Rasht – Qazvin - Téhéran– Qom – Meybod – Bafgh – Bandar Abbas (Port) (section Anzali - Rasht – Qazvin en construction)	PETC 9 ; OSJD 11	E-10, E-99, E-50,
5.a	Astrakhan (Port) – Alya (Port) – Amirabad (Port) – Garmsar – Téhéran		n.d.
5.b	Astrakhan (Port) – Samur – Yalama - Bakou – Astara (Azerbaïdjan) – Astara (Iran) – Rasht (section Astara – Astara – Rasht à l'étude)	OSJD 11	E-60, E-694
5.c	Astrakhan (Port) – Askarayskaya – Ganyuchikino – Makat – Beineu – Nukus – Uchkuduk – Boukhara – Chardzhou – Sarahs - Sarakhs – Mashhad – Bafgh	TRACECA	E-50, E-597
5.d	Alya (Port) – Aktaou (Port) – Beineu		E-597
5.e	Téhéran– Qom – Arak – Ahvaz - Bandar Emam (Port)		n.d.
5.f	Téhéran– Kashan – Badrud - Esfahan – Shiraz – Bushehr (Port) (section Esfahan – Shiraz – Bushehr prévue)		n.d.
5.g	Bafgh – Kerman – Fahraj – Chabahar (Port) (section Fahraj – Chabahar prévue)		n.d.
5.h	Mourmansk (Port) – Saint-Pétersbourg		n.d.
6.	Mostiska/ Chop/Yagudin - Lvov – Kiev – Kharkov – Liski – Samara – Ufa – Kourgan – Omsk - Novosibirsk - Ulan Ude - Karimskaya – Vladivostock (Port)/Vostochny (Port)	PETC 3, 5	E-30, E-24
6.a	Chisinau – Tighina – Rozdil'na – Zhmerynka	PETC 9	E-95,
6.b	Tavshet – Irkoutsk – Ulan Ude – Naushki – <i>Frontière avec la Mongolie</i>		E-20
6.c	Karimskaya – Zabaykalsk – <i>Frontière avec la Chine</i>		n.d.
7.	Mostiska/ Chop - Lvov – Zhmerynka – Fastov – Donietsk – Likhaya – Volgograd – Aksarayskaya – Makat – Beineu – Nukus – Uchkuduk – Navoi – Tachkent – Chymkent – Almaty – Dostyk – <i>Alataw Shankou – Lianyungang (Port)/Shanghai (Port)</i>	PETC 3, 5 ; TRACECA	E-30, E-50, E-593, E-597
8.	Mostiska/ Chop - Lvov – Fastov – Krasnoarmelsk – Kvashino – Uspenskaya – Rostav-na-Donu – Veseloe – Gandtiadi – Senaki – Tbilissi – Alyat – Astara (Azerbaïdjan) – Astara (Iran) (section Astara – Astara en construction)	PETC 3, 5 ; TRACECA	E-30, E-50, E-593, E-99, E-60
8.a	Tbilissi – Gyumri – Erevan	TRACECA	E-694
8.b	Kaliningrad (Port) – (<i>Lituanie</i>) – Minsk – Gornosaivka – Nizhyn – Kiev		E-95
8.c	Kafkas (Port) – Novorossysk (Port) – Krasnodar		E-99
8.d	Varna (Port) - Novorossysk (Port) – Poti/Batumi (Port)		n.d.

		Observations	AGC	TAR ¹
9.	Buslovskaya – Moscou – Ryazan – Orenburg – Aktyubinsk – Kandagach – Aris – Tachkent – Boukhara – Karshi – Tashguzar – Baysun – Kumchurgan – Termez – Galaba – Hairatan (frontière de l’Afghanistan) (section Tashguzar – Baysun – Kumchurgan en construction)	TRACECA	E-10, E-24, E-30, E-50, E-695	
9.a	Ryazan - Aksarayskaya – Makat – Karakalpakiya – Uchkuduck – Navoi – Boukhara	TRACECA	E-50, E-597	
9.b	Rostov-na-Donu – Volgograd – Baskunchak - Aksarayskaya		E-99, E-50	
9.c	Boukhara – Karshi – Tashguzar – Baysun - Kumchurgan – Sariacia – Douchanbe – Vaghdad (section Tashguzar – Baysun – Kumchurgan en construction)		E-695	

Notes :

1. L'accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique (TAR) est en cours d'élaboration. Les références à ce réseau seront ajoutées lorsque l'accord sera définitivement établi.
2. Les sections en italiques concernent les pays qui n'ont pas encore approuvé officiellement ces propositions.
3. L'orthographe des noms des gares ferroviaires sera vérifiée par rapport à celle des noms qui figurent dans les accords internationaux.
4. La numérotation est seulement indicative.

Axes routiers adoptés

		AGR	AH
1.	Torfyanovka - Saint-Pétersbourg (Port)– Moscou – Nizhniy Novgorod – Ekaterinbourg – Omsk – Novosibirsk – Krasnoyarsk – Irkoutsk – Ulan Ude – Chita – Belogorsk – Khabarovsk – Ussuriysk - Vladivostock (Port)/Vostochny (Port)/Nahodka (Port)	E-105, E-22	AH-8, AH-6 AH-30
1.a	Brest – Minsk – Moscou	E-85, E-30	AH-6
1.b	Mostiska/Chop - Lvov – Kiev – Moscou	E-40, E-101	n.d.
1.c	Moscou – Yaroslavl – Vologda – Archangelsk (Port)	E-115	n.d.
1.d	Semipalatinsk – Novossibirsk (voir note 1.)	n.d.	n.d.
2.	Brest – Minsk - Moscou – Nizhniy Novgorod – Ufa - Chelyabinsk – Kourgan – Petropavlovsk – Astana – Almaty – Khorgos – Jinghe – Urumqi – Xi'an – Lianyungang (Port) / Shanghai (Port)	E-85, E-30, E-125	AH-6, AH-64, AH-7 AH-60
2.a	Torfyanovka – Saint-Pétersbourg – Moscou	E-18, E-105	AH-8
2.b	Petropavlovsk – Omsk – Pavlodar – Semipalatinsk – Georgievka – Taskesken – Ucharal – Dostyk – Alatawshankou – Kuitun – Urumqi	E-127	AH-60, AH-68, AH-5
2.c	Samara – Uralsk – Aktobe – Dossor – Makat	E-121, E-38	AH-63, AH-61
2.d	Chelyabinsk – Kaerak – Kostani – Astana	E-123, E-016	AH-7
2.e	Archangelsk – Perm – Iekaterinbourg – Kourgan – Petropavlovsk	n.d.	n.d.
3.	Mostiska - Lvov – Kiev – Guktov – Kursk – Saratov – Ozinki - Uralsk – Aktyubinsk – Karabutsk – Aralsk – Kyzylorda – Chymkent – Almaty – Khorgos – Jinghe – Urumqi – Xi'an – Lianyungang (Port) / Shanghai (Port)	E-40, E-95, E-101, E-38	AH-61
3.a	Chop – Uzhgorod – Mukacevo – Stryei – Lvov – Kiev – Kharkov – Kamensk – Shahtinskiy – Volgograd – Astrakhan – Atyraou – Beyneu – Nukus – Boukhara – Navoi - Samarkand – Tachkent – Chymkent	E-40	AH-70, AH-8, AH-63, AH-5
3.b	Yagodyn – Kovel – Sarny – Kiev	E-373	n.d.
3.c	Kaliningrad (Port) - Tolpaki – Nesterov – (Lituanie) - Minsk – Gomel – Kiev	E-28, E-271, E-95	n.d.
3.d	Mostiska/Chop – Uzhgorod – Mukacevo – Stryei – Ternopol – Khmelnytski – Vinnitza – Uman – Kirovograd – Dnipropetrovsk – Donetsk – Rostov-na-Donu – Armavir – Mineralijnie Vodi – Vladikavkaz – (Tbilissi) - Makhachkala (Port) – Aktaou (Port) – Beyneu	E-50, E-121	AH-70
3.e	Rostov-na-Donu – Krasnodar – Novorossiysk (Port) – Kafkas (Port) – Samsun (Port) / Poti/Batumi (Port) / Burgas (Port)	E-115, E-97	n.d.
3.f	Sofia – Popvica – Stara Zagora – Burgas (Port) – Kafkas (Port) – Novorossiysk (Port) – Poti/Batumi (Port)	E-773	n.d.

		AGR	AH
4.	Nadlag - Arad – Bucarest – Constantza (Port) – Poti/Batumi (Port) – Tbilissi - Alat – Bakou (Port) – Aktaou (Port) – Beyneu – Nukus – Boukhara – Tachkent – Chymkent – Bichkek – Almaty – Sary-Ozek – Khorgos – Urumqi – Xi'an – Lianyungang (Port) / Shanghai (Port)	E-68, E-60, E-121, E-40, E-60	AH-5, AH-70, AH-63, AH-62
4.a	Tbilissi – Sadakho – Erevan – Eraskh – Goris – Kapan – Megri – (Agarak) – Nourdouz – Jolfa – Eyvoghli	E-117	AH-82
4.b	Ruse – Giurgiu – Bucarest – Urziceni – Marasesti – Albita – Leucheni – Kishinev – Odessa (Port) – Poti/Batumi (Port)	E-85, E-581, E-58	n.d.
4.c	Kiev – Odessa (Port) / Ilyichevsk (Port) – Poti/Batumi (Port)	E-95	n.d.
4.d	Sofia – Pleven – Ruse – Varna (Port) – Poti/Batumi (Port)	E-79, E-83, E-85, E-70	n.d.
4.e	Merzifon – Samsun (Port de Samsun) – Trabzon (Port de Trabzon) - Sarp (Turquie) – Sarpi (Géorgie) – Batumi (Port) – Poti (Port)	E-95, E-70	AH-5
4.f	Bakou (Port) - Turkmenbachy (Port) – Achgabat – Mary – Boukhara	E-60	AH-5
4.g	Bichkek – Naryn – Torugart – Kashi	E-125	AH-61
4.h	Chymkent – Merket – Almaty	n.d.	AH-5
4.i	Brest – territoire du Bélarus - Frontière avec l'Ukraine – territoire de l'Ukraine – Frontière avec la Moldova – Chisinau – Odessa (Port) / Ilyichevsk (Port) – Poti (Port) / Batumi (Port)	E-30, E-85	n.d.
4.j	Batumi (Port) – Hopa – Kars – Gyumri – Erevan (voir note 2.)	E-70	AH-5
4.k	Giurgiulesti (port fluvial) - Chisinau	E-584	n.d.
4.l	Gyumri – Erzurum (voir note 3.)	E-691	n.d.
5.	Frontière avec la Serbie Montenegro/ERY de Macédoine - Sofia – Kapikule – Istanbul – (Port de Haydarpasa) - Izmit (Derince Port) – Merzifon – Refahiye - Gurbulak – Bazargan – Eyvoghli - Tabriz - Qazvin – Téhéran– Semnan – Damghan – Sabzevar – Mashhad – Dogharoun – Islam Qala – Herat – Mazar-i-Sharif – Termez – Guzar – Samarkand – Tachkent – Andizhan – Osh – Sary-Tash – Irkeshtam – Kashi – Urumqi – Xi'an – Lianyungang (Port)/ Shanghai (Port)	E-+80	AH-1, AH-5, AH-85, AH-77
5.a	Téhéran- (Saveh – Salafchegan) - Qom – Yazd – Anar – Kerman – Zahedan – Mirjaveh – <i>Frontière du Pakistan</i>	n.d.	AH 2
5.b	Nadlag – Arad – Timisoara – Lugoj - Carasebes – Dr.-Turnu – Severin – Craiova – Calafat – Vidin – Botevgrad – Sofia	E-70, E-79	n.d.
5.c	Frontière de la Grèce – Kesan – Silivri	E-90, E-84	n.d.
5.d	Kiev – Uman - Odessa (Port) / Ilyichevsk (Port) – Samsun (Port) - Merzifon	E-95	AH-5
5.e	Mashhad – Sarakhs – Tejen	n.d.	AH-75
5.f	Mazar-i-Sharif – Polekhumri – Kabul – Frontière avec le Pakistan	n.d.	AH-76, AH-7, AH-1

		AGR	AH
5.g	Mazar-i-Sharif – Polekhumri – Nizhniy Panj – Douchanbe – Sary-Tash	E-123, E-60	AH-76, AH-7, AH-65
5.h	Termez – Douchanbe – Vakhdat – Kulob – Khorugh – Murgab – Kashi	E-60, E-009, E-008	AH-65, AH-66, AH-4
5.i	Constantza (Port) – Haydarpasa (Port)	n.d.	n.d.
6.	Torfyanovka – Saint-Pétersbourg – Moscou – Volgograd – Astrakhan/Alya (Port) – Anzali (Port) – Qazvin – Téhéran – Bandar Abbas (Port)	E-105, E-119, E-40	AH-8, AH-1, AH-2, AH-70
6.a	Astrakhan (Port) – Alya (Port) – Samur – Yalama – Bakou (Port) – Astara (Azerbaïdjan) – Astara (Iran) – Qazvin – Téhéran	E-119	AH-8
6.b	Astrakhan (Port) – Amirabad (Port) – Sari	n.d.	AH-70
6.c	Astrakhan (Port) – Alya (Port) – Aktaou (Port) – Beineu	E-121	AH-70
6.d	Qazvin – Saveh – Ahvaz – Bandar Emam (Port)	n.d.	AH-8
6.e	Téhéran – Qom – Esfahan – Shiraz – Bushehr (Port)	n.d.	AH-72
6.f	Eserdar – Guduroolum – Inche Boroun – Gorgan – Sari – Semnan – Damghan – Yazd – Anar – Bandar Abbas (Port)	E-121	AH-70
6.g	Tegen – Sarahs – Sarakhs – Mashhad – Birjand – Nehbandan – Dashtak – Zahedan – Chabahar (Port)	n.d.	AH-75
6.h	Beineu – Aktaou (Port) – Turkmenbachy (Port)	E-121	AH-70
7.	Mourmansk (Port) – Petrozavodsk – Saint-Pétersbourg (Port) – Pskov – Ostrov – Gomel – Kiev – Odessa (Port) / Ilyichevsk (Port)	E-105, E-95	n.d.

Notes :

1. La représentante de la Fédération de Russie a indiqué qu'elle consulterait les autorités compétentes de son pays pour savoir si elles approuvaient cette proposition et qu'elle informerait le Secrétariat de leur décision.
2. La représentante de la Turquie a indiqué qu'elle consulterait les autorités compétentes de son pays pour savoir si elles approuvaient cette proposition et qu'elle informerait le Secrétariat de leur décision.
3. La représentante de la Turquie formule une réserve, indiquant que cette section ne sera pas exploitée tant que la frontière turco-arménienne restera fermée.
4. Les sections en italiques concernent les pays qui n'ont pas encore approuvé officiellement ces propositions.
5. L'orthographe des localités sera vérifiée par rapport à celle des localités figurant dans les accords internationaux.
6. La numérotation est seulement indicative.

Liaisons de transport par voie navigable et ports de navigation intérieure eurasiatiques

Liaisons de transport par voie navigable

	Pays	De – À	Numérotation européenne ou autre numérotation internationale
1	Bulgarie	Danube : du km 610 au km 374	Corridor VII, E-80
2	Kazakhstan	Sr.Trekinskiy Yar – île de Peshnoi – canal Oural-Caspienne (delta de l'Oural)	
3	Kazakhstan	De l'Irtysch à l'Ob (dans la Fédération de Russie)	
4	Moldova	De l'embouchure du Prout à Ungheni (0 - 559 km)	E 80-07
5	Moldova	a. Nistru : du port de Belgorod-Dnestrovsky (Ukraine) à Bender (0 - 356 km)	E 90-03
6	Moldova	b. Nistru : du port de Belgorod-Dnestrovsky (Ukraine) à Bender (357 km - 667 km)	E 90-03
7	Roumanie	Danube : du km 1 075 au km 863	Corridor VII E-80
8	Roumanie	Danube : du km 863 au km 175	Corridor VII E-80
9	Roumanie	Danube : du km 175 à Mm. 0	Corridor VII E-80
10	Roumanie	Canal Danube – mer Noire	E-80-14
11	Roumanie	Canal Poarta Alba – Midia – Navodari	E-80-14-01
12	Fédération de Russie	Saint- Pétersbourg - Svir - Cherepovets - Rybinsk - Nizhniy Novgorod - Kazan - Samara - Saratov - Volgograd - Krasnoarmeysk - Astrakhan (port) – mer Caspienne (inclut Volgo-Baltiyskiy Vodniyput)	Voie navigable nord-sud (NSW), E-50
12A	Fédération de Russie	(Rybinsk) - Moskva - Riazan – Nizkhniy Novgorod (inclut Kanal imeni Moskvyy)	NSW, E-50-02
13	Fédération de Russie	Azov - Rostov-na-Donu - Oust-Donetsk - Krasnoarmeysk - Astrakhan (port) – mer Caspienne	NSW4, NSW, E-90
14	Fédération de Russie	De l'Ob (à l'Irtysch au Kazakhstan)	
15	Turquie	Lac Van (Tatvan – Van)	
16	Ukraine	Route n° 9 - Dniepr (réglementé)	E-40
17	Ukraine	Danube, de la frontière Ukraine/Moldova à Izmail Cape - Chatal	E-80
18	Ukraine	Danube - bras de Kilia, Izmail Chatal - canal d'accès à la mer (débouché par le bras de Bistroe)	E-80-09

Ports de navigation intérieure de long des principales liaisons navigables

N°	Pays	Nom et localisation
1	Bulgarie	Complexe portuaire de Rousse (P 80-56) Danube, km 489.300, km 496.050
2	Bulgarie	Rousse Est
3	Bulgarie	Rousse Ouest
4	Bulgarie	Complexe portuaire de Lom (P 80-53) Danube, km 742.300
5	Bulgarie	Port Vidin, Danube, du km 785 400 à 793 500
6	Kazakhstan	Port d'Atyrau (Ural, km ...)
7	Kazakhstan	Port de Pavlodar (Ural, km ...)
8	Moldova	Bender (P 90-03-02) , Nistru, km 228.0
9	Moldova	Rîbnița, Prout, km ...
10	Moldova	Ungheni, Prout, km ...
11	Moldova	Giurgiule ti (P 80-62) Danube, km 133.0
12	Roumanie	Sulina, Danube, km 0
13	Roumanie	Tulcea (P 80-64), Danube, km.71
14	Roumanie	Galati (P 80-61), Danube, km.150
15	Roumanie	Braila (P 80-60), Danube, km.170
16	Roumanie	Giurgiu (P 80-57),Danube, km.493
17	Roumanie	Calafat, Danube, km.795
18	Roumanie	Drobeta Turnu Severin (P 80-51),Danube, km 931
19	Roumanie	Orsova (P 80-50), Danube, km.954
20	Roumanie	Moldova Veche, Danube, km 1 048
21	Fédération de Russie	Port fluvial de Saint-Pétersbourg (P 50-02) Neva, km 1 385
22	Fédération de Russie	Port fluvial de Yaroslavl (P 50-05) Volga, km 520
23	Fédération de Russie	Port fluvial de Nizhni Novgorod (P 50-06) Volga, km 907
24	Fédération de Russie	Port fluvial de Kazan (P 50-07) Volga, km 1313
25	Fédération de Russie	Port fluvial de Samara (P 50-09) Volga, km 1 746
26	Fédération de Russie	Port fluvial de Volgograd (P 50-11) Volga, km 2 560
27	Fédération de Russie	Port fluvial de Ust-Donetsk (P 90-05) Don, km 2 997
28	Fédération de Russie	Port fluvial de Rostov-na-Donu (P 90-05) Don, km 3 134
29	Fédération de Russie	Port fluvial d'Azov (P 90-03) Don, km 3168
30	Fédération de Russie	Port fluvial de Yeysk (P 90-02) Don, Taganrog Bay of the Azov Sea
31	Tadjikistan	Nizhniy Panj (République du Tadjikistan) nom de la voie navigable, km... Sherkhan-Bandar, nom de la voie navigable, km... (République islamique d'Afghanistan)
32	Tadjikistan	Nizhniy Panj (République du Tadjikistan) - Sherkhan-Bandar (République islamique d'Afghanistan)
33	Turkey	Port de Tatvan (port pour transbordeurs ferroviaires sur le lac de Van)
34	Turkey	Port de Van (port pour transbordeurs ferroviaires sur le lac de Van)
35	Ukraine	Reni (P 80-63) Danube, 128 km Danube
36	Ukraine	Izmail (P 80-09-01), Danube – bras de Kilia, km 93
37	Ukraine	Kiliia (P 80-09-02), Danube – bras de Kilia, km, 48

38	Ukraine	Oust'-Dunajsk (P 80-09-03), Danube – bras de Kilia, km 1.0
39	Ukraine	Belhorod-Dnestrovskii (P 90-03-01), Dnestrovskii Liman, mer Noire
40	Ukraine	Port maritime de Mykolaiv (P 40-02-02), Bugskii Liman, mer Noire
41	Ukraine	Kherson (P 40-12), Dniepr, km 28
42	Ukraine	Port fluvial d'Odessa, mer Noire
43	Ukraine	Port fluvial de Cherkassy (P 40-06), Dniepr, km 653
44	Ukraine	Port fluvial de Kremechuk (P 40-07), Dniepr, km 541
45	Ukraine	Port fluvial de Dneprodzerzhinsk (P 40-08), Dniepr, km 429
46	Ukraine	Port fluvial de Dnepropetrovsk (P 40-09), Dniepr, km 393
47	Ukraine	Port fluvial de Zaporizhya de la compagnie maritime "Ukrrechflot" (P 40-10), Dniepr, km 308
48	Ukraine	Port fluvial de Nova Kakhovka (P 40-11), Dniepr, km 96
49	Ukraine	Port fluvial de Khersonskii de la compagnie maritime "Ukrrechflot" Dniepr, km ...
50	Ukraine	Port fluvial de Mykolaiv, (P 40-02-01), Pivdenny Buh, km 40

Notes :

1. Les ports fluviaux de la Fédération de Russie seront confirmés par les autorités compétentes de ce pays.
2. La numérotation n'est indiquée qu'à des fins de référence.
3. Les sections communes aux deux pays seront indiquées après confirmation par les autorités compétentes.

ANNEXE 2.

the world road transport organisation



L'IMPORTANCE DE LA LIAISON DE TRANSPORT ROUTIER EUROPE-ASIE CONTRIBUTION DE L'IRU

1. Généralités

Le transport routier, qui a progressé au point de représenter le principal mode de transport au monde, joue un rôle exceptionnel dans la croissance du commerce international. *À ce titre, le développement du transport de marchandises par route entre l'Asie et l'Europe est devenu une question d'actualité ces deux dernières années.*

L'Extrême-Orient - et la Chine en particulier - cultive depuis longtemps des liens économiques, culturels et commerciaux avec l'Asie centrale et l'Europe, lesquels remontent à l'époque de la *Route de la Soie*, il y a plus de 2000 ans de cela. Aujourd'hui, *tant les pays européens que les pays d'Asie s'intéressent au rétablissement de la Route de la Soie* pour dynamiser les échanges économiques, culturels et commerciaux entre les pays et les continents.

Depuis deux décennies, la Chine, nation la plus dynamique d'Asie, a bénéficié d'une croissance économique annuelle forte. L'industrie du transport routier a joué un rôle capital dans cette croissance, en fournissant un outil majeur à la fois pour la mobilité des personnes et pour la gestion de la chaîne d'approvisionnement dans un pays qui compte un cinquième de la population mondiale.

Conscientes de la valeur du transport routier, les autorités chinoises ont pris d'importantes mesures pour développer et améliorer concrètement le réseau autoroutier. Les 12 autoroutes d'une longueur totale prévue de 35 000 km formeront l'épine dorsale du réseau routier chinois et seront réalisées conformément aux normes internationales de construction. Après seulement dix ans d'efforts, 83 % (!) de ce projet colossal ont déjà été achevés et plus de 25 000 km d'autoroutes nouvellement construites ont été ouverts à la circulation. Une attention croissante est portée à l'ouverture de la Chine, en particulier de ses régions occidentales, aux liaisons de transport routier international.

Le transport maritime est relativement bon marché¹ mais il faut en moyenne 4 à 6 semaines pour qu'un conteneur expédié de Chine par mer parvienne en Europe (les délais peuvent souvent dépasser deux mois en raison de l'encombrement des ports) et ce mode de transport implique inévitablement des frais élevés de manutention dans les ports, ainsi que des délais supplémentaires pour la distribution du fret (par route) auprès des centres de consommation européens. Bien que des investissements considérables aient été réalisés et soient prévus dans l'infrastructure portuaire en Chine et ailleurs en Extrême-Orient, ainsi que dans les flottes marchandes, les ports sont actuellement exploités à pleine capacité et ils ont dû, ces dernières années, faire face à des volumes de trafic de plus en plus importants. La saturation des ports caractérise également les principaux partenaires commerciaux de la Chine, tels que les Etats-Unis (côte Ouest). Malgré ces difficultés croissantes, les routes maritimes sont encore considérées (*sans raison valable*) comme la première, et pratiquement la *seule*, voie utilisable pour le transport de cargaisons entre l'Asie du Sud-Est et l'Europe.

Toutefois, avec le transport routier, le temps de transport entre l'Asie et l'Europe est ramené à environ deux semaines, c'est-à-dire divisé par 2 voire par 4, et les marchandises peuvent être livrées de porte à porte, ce qui permet de répondre à des exigences élevées en matière de sûreté et de qualité.

2. La stratégie de l'IRU pour la coopération entre l'Asie et l'Europe

L'Asie est depuis longtemps une région stratégique pour les activités de l'IRU. La raison est simple : l'Asie est l'un des plus importants fournisseurs mondiaux de produits et d'énergie pour l'Europe. L'Europe exportera toujours plus de technologie et de savoir-faire vers l'Asie tandis que l'Asie exportera toujours plus de ressources naturelles et de biens manufacturés vers l'Europe, ce qui sera créateur de prospérité et enclenchera une intense spirale de croissance des échanges commerciaux.

Quand le commerce croît, les activités de transport routier et de logistique suivent. Parallèlement et même anticipativement, l'IRU intensifie son action sur l'Asie et l'Extrême-Orient et elle contribue à la coopération et au développement à l'échelle multilatérale, régionale et interrégionale dans le secteur du transport routier.

Pour l'industrie du transport routier, le développement des relations internationales de transport routier en Extrême-Orient devrait être strictement basé sur les conventions multilatérales de l'ONU en vigueur et éprouvées, en particulier celles répertoriées dans la Résolution n° 48/11 de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) datée du 23 avril 1992 : la Convention sur la circulation routière et la Convention sur la signalisation routière (toutes deux de 1968), la Convention TIR (1975), la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956), la Convention douanière relative aux conteneurs (1972), la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières (1982) et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR, 1956). L'adhésion à l'ADR (transport international des marchandises dangereuses par route) et à l'AETR (réglementations sociales applicables aux conducteurs de véhicules commerciaux, temps de conduite et de repos) serait en outre grandement souhaitable.

1. Le coût du transport par mer d'un conteneur de 40 pieds est d'environ 3 000 dollars depuis un port chinois jusqu'à un port européen.

3. Associations membres de l'IRU en Asie – un réseau solide

L'IRU peut mener une réflexion globale et agir au plan local avec plus de 160 organisations membres dans près de 70 pays, qui apportent savoir-faire, expérience, éclairage et poids politique à ce réseau.

Les organisations nationales de transport routier dans un grand nombre de pays d'Asie sont affiliées à l'IRU (tableau 1).

Tableau 1. Associations membres de l'IRU en Asie

Pays	Nom complet de l'association
AF	Afghan Chambers of Commerce and Industry (ACCI)
CN	China Road Transport Association (CRTA)
JP	Japan Trucking Association (JTA)
KR	The Korea Chamber of Commerce and Industry (KCCI)
KZ	Union of International Road Carriers of the Republic of Kazakhstan (KAZATO)
MN	The National Road Transport Association of Mongolia (NARTAM)
RU	Association of International Road Carriers (ASMAP)
TJ	Tajik Association of Road Transport Operators (ABBAT)
AE	International Automobile and Touring Club (IATC)
BH	DHL International E.C. (DHL) – membre associé
IL	Israel Road Transport Board (IRTB)
IR	Iran Chamber of Commerce Industries and Mines (ICCIM)
KG	Association of International Road Carriers of the Kyrgyz Republic (KYRGYZ AIA)
KW	Kuwait Automobile and Touring Club (KATC)
LB	Chambre de Commerce, d'Industrie & d'Agriculture de Beyrouth et du Mont Liban (CCIAB)
SY	Syrian National Committee International Chamber of Commerce (SNC ICC)
PK	Pakistan National Committee of the International Chamber of Commerce (PNC ICC)
TM	Turkmen Association of International Road Carriers (THADA)
TR	International Anatolia and Thrace Bus Operators Society (UATOD)
TR	Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey (TOBB)
TR	International Transporters Association (UND)
UZ	Association of International Road Carriers of Uzbekistan (AIRCUZ)

Source : IRU, novembre 2005.

4. Les Conférences Euro-Asie de l'IRU sur le transport et leurs principaux messages

Dans le cadre de sa stratégie de coopération entre l'Asie et l'Europe, l'IRU a organisé des conférences Euro-Asie sur le transport afin d'étudier les problèmes et les perspectives du secteur du transport routier entre l'Europe et l'Asie.

Première Conférence Euro-Asie sur le transport routier

La première Conférence Euro-Asie de l'IRU sur le transport routier a eu lieu à Irkoutsk, les 13 et 14 septembre 2001. L'objet de cette réunion était d'élaborer une stratégie à court, moyen et long termes pour réduire les barrières au transport routier entre l'Europe et l'Asie, notamment aux frontières.

Plusieurs questions importantes relatives à la coopération entre l'Europe et l'Asie ont été examinées :

- Les opérateurs de transport routier doivent faire face à des défis immenses pour transporter des marchandises sur les territoires d'Europe et d'Asie du fait des profondes mutations géopolitiques et économiques récentes. *Le transport terrestre en Asie s'accompagne de lourdeurs administratives, en particulier comparativement à la situation en Europe.*
- Le continent asiatique compte un grand nombre de *pays enclavés* qui doivent faire face à des problèmes de développement liés à leurs spécificités – notamment des coûts de transport exorbitants pour les produits importés et exportés. Cela les désavantage naturellement par rapport aux pays bénéficiant d'un accès direct à la mer.
- Dans le commerce international, les *entraves aux activités de transport aux frontières* sont synonymes de pertes pour les transporteurs de marchandises. Les coûts indirects du manque à gagner économique viennent doubler les sommes correspondant aux pertes directes accusées par les opérateurs commerciaux et de transport du fait des temps d'attente aux frontières. Les *retards* importants aux frontières sont le résultat des procédures administratives de délivrance et de contrôle des visas, de la vérification des normes techniques des véhicules, de même que du contrôle des autorisations de transport ainsi que des autres documents douaniers, commerciaux et de transport. La coopération entre les pays et les autorités nationales devrait conduire *le plus rapidement possible à des procédures harmonisées pour le passage aux frontières.*
- Une expansion du *système TIR* et la mise en œuvre d'autres *instruments de facilitation de l'ONU* simplifieraient grandement les procédures et réduiraient les temps d'attente aux frontières. Toutefois, seul un *petit nombre de pays membres de la CESAP-ONU a jusqu'à présent adhéré aux conventions de transport.*

Chaque *pays fixe ses propres règles* et interprétations ; il n'y a pas de méthode harmonisée pour la réalisation des inspections aux frontières, etc.

- Le secteur du transport routier en Chine a enregistré une croissance considérable depuis que ce pays a ouvert ses portes au monde et que son économie nationale connaît un développement rapide. Avec son entrée à l'OMC, la Chine a commencé à établir des réglementations commerciales et industrielles conformes aux conventions de l'OMC. Elle a amélioré son système juridique et a entrepris de mettre en place un cadre politique tourné vers l'avenir pour le secteur du transport routier chinois.

Toutefois, il reste encore beaucoup à faire à cet égard, car s'ils sont signataires du GATT, la Chine et ses voisins (dont 8 *sont* membres de l'OMC) n'appliquent pas encore des dispositions du GATT aussi fondamentales que l'article V (!) sur la liberté de transit qui implique la circulation en transit sans entrave des véhicules routiers sur le territoire de toutes les Parties contractantes.

Deuxième Conférence Euro-Asie sur le transport routier

L'IRU a tenu sa 2^e Conférence Euro-Asie sur le transport routier à Téhéran, les 6 et 7 octobre 2003. Cette conférence a été l'occasion de mettre en évidence les problèmes et les possibilités en matière de développement du commerce et du transport routier le long de la Route de la Soie :

- Les échanges avec l'Asie devraient s'envoler quand les barrières commerciales seront démantelées dans le cadre du système d'échanges mondialisé et, inévitablement, cela créera une plus forte demande de transport. Toutefois, le *manque de liaisons de transport interrégional appropriées en termes physiques, législatifs et institutionnels* entre l'Asie et l'Europe, de même qu'entre l'Asie et l'Afrique, est un enjeu immédiat dans le contexte de la mondialisation.
- Les conditions et procédures de transport ne sont pas satisfaisantes même dans certains pays d'Asie développés qui *ne disposent* toujours pas *d'une politique de développement des transports globale et bien définie ni de politiques sous-sectorielles* concernant la croissance du transport routier (et par rail, voie navigable et voie maritime). *L'état des routes* et notamment de celles conduisant aux points de passage des frontières entre pays voisins est médiocre. Les liaisons internationales sont bien moins développées que les réseaux routiers nationaux.
- Des *politiques protectionnistes* ne permettent pas une libéralisation ne serait-ce que partielle de l'accès au marché du transport routier international. Certains pays redoutent que la facilitation du passage aux frontières et l'harmonisation des réglementations de transport nuisent aux intérêts nationaux en matière de commerce et de transport alors que c'est le contraire qui est vrai.
- Le programme TRACECA de l'UE et d'autres programmes de développement sont extrêmement utiles, mais certains pays souffrent de l'absence d'institutions locales et de cadres de coopération bilatérale et multilatérale appropriés, qui empêche d'utiliser au mieux les projets de développement et de tirer pleinement parti de leurs résultats.
- De façon générale, il n'existe *qu'un nombre limité d'accords bilatéraux ou multilatéraux* régissant le transport routier de personnes et de marchandises entre pays voisins en Asie et le nombre des pays ayant adhéré à des conventions de transit international et les appliquant est encore plus faible, alors que dans certains pays le volume de ce type de trafic est, semble-t-il, considérable.
- Cette conférence a été l'occasion d'étudier la possibilité de faire transiter par route des marchandises en provenance de Chine vers l'Europe. Plus de *95 % des produits chinois sont acheminés par mer vers les pays européens*. La Chine n'a pas adhéré à la *Convention TIR*, mais des *opérateurs kazakhs* ont effectué quelques opérations de transit pour *transporter des marchandises chinoises* (transbordées de camions chinois sur des camions kazakhs) en *Ukraine, en Russie, au Bélarus et dans les pays Baltes, en ouvrant des carnets TIR* à la frontière entre la Chine et le Kazakhstan.

Le Comité d'État des Douanes russes a toutefois publié un décret (n°888) qui a *virtuellement paralysé ce trafic* dans sa totalité.

- Les délégués ont demandé l'adoption rapide par les opérateurs de transport des meilleures technologies de transport disponibles ainsi que des meilleures pratiques et la création d'une infrastructure permettant la libre circulation du trafic.

Troisième Conférence Euro-Asie sur le transport routier

Organisée à Pékin les 26 et 27 septembre 2005, cette conférence a réuni 400 délégués étrangers et 500 délégués chinois. Elle a également été l'occasion d'une importante exposition nationale sur la logistique du transport routier ainsi que d'une Conférence des Ministres de pays d'Asie et d'Europe. La déclaration commune des Ministres met l'accent sur le rôle essentiel que le transport routier peut jouer pour favoriser les échanges entre l'Asie et l'Europe (voir encadré).

La Caravane de camions reliant Pékin à Bruxelles, composée de véhicules kazakhs, russes, lituaniens, lettons et polonais, rouvrant symboliquement la Route de la Soie, a quitté Pékin le 27 septembre. Après avoir marqué des arrêts qui ont donné lieu à des points de presse à Astana, Moscou, Riga, Vilnius et Varsovie, elle est arrivée à Bruxelles le 16 octobre. Cette opération, qui fait suite à la Caravane Lisbonne-Vladivostok organisée en 2004, a apporté une nouvelle démonstration de la capacité du transport routier à s'imposer comme une option viable pour transporter des marchandises entre l'Asie et l'Europe en reliant des centres de production et de distribution n'importe où, du Pacifique à l'Atlantique, et en assurant l'intégration de régions autrefois isolées dans l'économie mondiale moderne.

Les principales conclusions de la Conférence ont été les suivantes :

L'industrie du transport de marchandises par route, les transporteurs et leurs associations doivent s'employer à :

- Encourager l'intégration progressive du marché du transport routier par des formes de coopération inter-compagnie directe et indirecte entre les transporteurs asiatiques et européens, ainsi que par leur intégration dans la chaîne logistique, qui inclut d'autres modes de transport par le biais d'opérations multimodales.
- Faciliter le transport routier par l'adhésion des pays d'Europe et d'Asie aux conventions de l'ONU réglementant le transport routier international, et par l'application de ces conventions par ces pays, grâce au soutien qu'accordent les associations aux agences gouvernementales des pays d'Asie sous la forme d'une analyse et d'une présentation des retombées positives de telles conventions sur les aspects pratiques de la facilitation des opérations de passage des frontières.
- Réduire les barrières artificielles et bureaucratiques aux échanges et au transport entre l'Asie et l'Europe en diffusant les règles d'application des accords internationaux sur le transport routier et des conventions auprès des transporteurs et conducteurs en Europe et en Asie, notamment quant à l'usage des documents de transport et de douane, ainsi qu'en demandant aux autorités étatiques de rationaliser les opérations de contrôle sur la base des procédures et technologies de contrôle les plus récentes.
- Renforcer la sûreté du transport routier par l'adoption et la mise en œuvre de lignes directrices de sûreté et d'aide-mémoire ; par la sensibilisation aux questions de sûreté de tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, notamment les cadres du transport pour leurs activités quotidiennes, les conducteurs, les transitaires, les opérateurs de transport de marchandises dangereuses et les opérateurs travaillant en étroite collaboration avec les

douanes ; et par la multiplication des partenariats public-privé avec les gouvernements pour renforcer la sûreté du transport routier grâce à la mise en œuvre adaptée d'instruments de facilitation et de sûreté.

- Prendre acte des avantages de la stratégie des 3 "i" de l'IRU pour le développement durable le long de la Route de la Soie en utilisant à bon escient les meilleures pratiques de l'industrie, promues par l'IRU. Ces dernières proposent de parfaits exemples de la volonté des transporteurs d'assurer la durabilité de la mobilité et leur réaction favorable quant aux incitations gouvernementales. Elles couvrent également les systèmes d'incitations des entreprises, à l'image de celui visant à réaliser des économies de carburant. Elles témoignent des avantages procurés par les innovations techniques et technologiques tant au niveau des investissements dans les infrastructures publiques et privés que de l'utilisation optimale de ces dernières. A cet égard des routes et autoroutes modernes dans le cadre d'une nouvelle Route de la Soie constituent un élément indispensable pour la réalisation d'un pont intercontinental entre l'Asie et les continents voisins.
- Développer des mesures favorables et réalisables, et encourager l'industrie du transport routier dans ses efforts pour réduire le nombre d'accidents de la route sur les liaisons Europe-Asie en intensifiant les activités de recherche sur les causes d'accidents, en accroissant la sensibilisation des conducteurs aux risques d'accident, en mettant en œuvre des règles de base interdisant l'excès de vitesse et la consommation d'alcool au volant, en introduisant un contrôle régulier des équipements de sécurité du véhicule et en élargissant les formations en sécurité routière.
- Renforcer la qualité des services de transport routier et de logistique dans les pays concernés par les opérations de transport routier Europe-Asie en promouvant le développement et l'harmonisation des cursus de formation pour les conducteurs professionnels et les cadres de transport et tout autre personnel qualifié, employé dans l'industrie du transport routier, à travers l'élargissement du champ d'action de l'Académie IRU et de ses instituts accrédités.
- Améliorer les relations institutionnelles, les échanges et la coopération entre les transporteurs d'Europe et d'Asie et leurs associations par delà les frontières pour aménager des services de transport routier plus performants et respectueux de l'environnement, qui permettent d'augmenter la richesse des nations, de stimuler la croissance économique et de créer de l'emploi grâce au développement des échanges sur le continent eurasiatique.
- La 4^e Conférence Euro-Asie sur le transport routier de l'IRU aura lieu en mai 2007, à Varsovie, en Pologne.

5. Sûreté

Afin d'assurer la sûreté physique du transport routier à longue distance, les véhicules devraient être équipés de GPS et autres matériels informatiques embarqués pour indiquer non seulement leur localisation et établir un lien avec l'expéditeur pour le suivi du véhicule mais aussi pour transmettre, en cas d'urgence, un signal spécial afin d'enclencher des mesures de secours.

La sûreté au niveau des douanes passe par l'utilisation du système TIR. L'utilisation de systèmes informatiques modernes (Safe TIR, CuteWise) crée les conditions du passage à des systèmes de transfert de données en ligne sur les mouvements de cargaisons qui rendent difficile toute intervention non contrôlée.

Déclaration commune des Ministres des Transports

Pékin, 27 septembre 2005

Les Ministres des Transports et les représentants qualifiés au nom des Ministres de l'Azerbaïdjan, du Bélarus, de la République populaire de Chine, de la Géorgie, de la Grèce, de la République islamique d'Iran, du Kazakhstan, de la Mongolie, du Pakistan, de la Pologne, de la République tchèque, de la Roumanie, de la Slovaquie, de la Turquie, de l'Ukraine et du Viet Nam, invités par le Ministre des Communications de la République populaire de Chine, ont participé à la réunion des Ministres des Transports européens et asiatiques tenue à Pékin le 27 septembre 2005 et à la 3^e Conférence Euro-Asie sur le transport routier des 26 et 27 septembre 2005, co-organisée par le ministère des Communications de la République populaire de Chine et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

Des organisations internationales et des institutions financières telles que la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU), la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), la Commission européenne et l'IRU étaient également représentées lors de cette réunion.

De longues discussions approfondies ont eu lieu de manière constructive et franche sur le thème de l'intensification du développement et de la coopération relativement au transport routier entre les continents européen et asiatique.

LES MINISTRES SONT CONVENUS QUE :

La croissance économique et commerciale en Asie et en Europe serait grandement favorisée par le renforcement d'une coopération mutuelle en matière de développement des transports et des infrastructures routières et par l'instauration d'un cadre juridique solide régissant la facilitation des opérations de transport en transit et transfrontières ainsi que la suppression des obstacles non physiques causés par des formalités administratives et artificielles qui freinent le transport routier dans les pays d'Asie et d'Europe et entre eux, sous les auspices d'organisations internationales et d'institutions financières.

LES MINISTRES :

- Notant avec satisfaction que des progrès tangibles ont été enregistrés ces dernières années en ce qui concerne le développement des infrastructures routières sur le continent euro-asiatique et que les solutions appliquées par les pays pour promouvoir le transport routier dans la région fournissent des bases solides pour une plus ample expansion de la coopération dans le domaine du transport entre l'Europe et l'Asie.
- Conscients que les obstacles non physiques restent des freins majeurs au développement ultérieur des transports routiers.
- Gardant à l'esprit l'importance de la sécurité routière pour assurer le bien-être social et le développement économique de l'Europe et de l'Asie.
- Reconnaisant l'importance d'une coopération renforcée en matière de transports routiers entre les pays d'Asie et d'Europe ainsi qu'en leur sein, d'un développement harmonisé des infrastructures routières et de la formation du réseau et du corridor de transports euro-asiatiques pour assurer des opérations de transport de transit.

- Reconnaissant le rôle constructif des organisations internationales et des institutions financières pour ce qui est de favoriser le développement des infrastructures routières et des transports en Asie et en Europe ainsi qu'entre ces deux continents.
- Pleinement conscients de la nécessité de fournir aux pays enclavés un accès aux équipements de transport routier pour stimuler leur développement économique et commercial.

S'ENGAGENT À :

1. **Renforcer** la coopération internationale conviviale et mutuellement bénéfique en matière de développement du transport et des infrastructures routières pour favoriser la prospérité économique et le progrès social de l'Asie et de l'Europe.
2. **Intensifier** les efforts de développement des infrastructures routières afin de créer le corridor de transport Europe-Asie qui stimulera la croissance du transport routier.
3. **Encourager** l'application par les pays concernés des Conventions des Nations Unies portant sur la facilitation des transports routiers internationaux et créant des conditions de transport de transit et transfrontières favorables grâce à la suppression des obstacles non physiques résultant de formalités administratives et artificielles en vue de faciliter les opérations de transport routier entre l'Asie et l'Europe.
4. **Mettre en place** un système de transports intégré ouvert et durable afin d'assurer la fourniture de services de transport de passagers et de marchandises par route sûrs, efficaces, fiables et respectueux de l'environnement.
5. **Prendre** des mesures pour éliminer efficacement les dangers susceptibles de peser sur les transports routiers internationaux et améliorer les moyens d'intervention d'urgence du transport routier en cas de catastrophe naturelle, afin d'assurer la sécurité des êtres humains et des véhicules.
6. **Examiner** la possibilité d'établir un mécanisme d'échanges et de communications réguliers concernant les dernières informations et les technologies de pointe relatives au développement du transport routier dans les différents pays.
7. **Inviter** les organisations internationales et les institutions financières compétentes à fournir une assistance en vue du développement du corridor de transport routier Europe-Asie.
8. **Demander** à l'IRU de continuer à jouer son rôle actif pour favoriser les transports routiers internationaux.

6. Infrastructure

Le pont terrestre transcontinental entre l'Europe et l'Asie est sensiblement plus court, de quelque 6 000 km, que la liaison maritime et il est donc potentiellement plus économique.

Pour les nouvelles républiques enclavées d'Asie centrale, le bien-être économique et social est fortement tributaire de l'*efficacité du corridor de transport*. En conséquence, il conviendrait de

donner la priorité à des équipements de transport, de manutention et d'entreposage hautement performants dans ces corridors pour permettre la concrétisation du progrès économique et social.

La Route de la Soie emprunte certaines sections du réseau autoroutier asiatique qui relie des capitales, des centres industriels et des ports importants d'Asie. Ce réseau bénéficie du soutien de la CEE-ONU et de la CESAP-ONU pour raccorder les systèmes de routes européens et asiatiques. Les institutions financières internationales ont accru leurs investissements dans ce réseau en accordant des moyens financiers à plusieurs pays situés le long de ces corridors.

7. Cadre juridique

Organisation mondiale du commerce (OMC)

L'entrée de la Chine et d'autres pays d'Asie dans l'OMC représente une occasion historique de dynamiser le secteur du transport routier car l'adhésion à l'OMC, outre les obligations de liberté du trafic de transit (voir plus haut) et de libéralisation des transports bilatéraux, facilite l'investissement direct, de même que le transfert international de solutions étrangères de pointe en matière de gestion, de méthodes logistiques, de technologies, de savoir-faire et d'expérience opérationnelle dans le secteur des transports.

Principales conventions des Nations Unies relatives au transport

Voir ci-dessus.

Accords gouvernementaux bilatéraux et régionaux en matière de transport routier entre la Chine et les pays voisins d'Asie

Des accords bilatéraux et régionaux sur l'accès au marché du transport routier pourraient être utiles dans la première phase de développement. Plusieurs pays d'Asie ont signé de tels accords entre eux et avec un certain nombre de pays d'Europe.

Néanmoins, à un stade plus avancé, les pays d'Asie devraient envisager d'adhérer aux conventions et accords mondiaux des Nations Unies visant à réglementer le transport routier international en général et l'accès au marché pour leurs opérateurs de transport routier en particulier.

8. Conclusions

Le transport routier est le mode de transport capable d'offrir un service porte-à-porte sans rupture de charge entre l'Asie et l'Europe. Il peut fortement contribuer au développement économique et social et à la distribution des richesses sur les deux continents.

Les perspectives de développement du transport routier entre la Chine, ses pays voisins d'Asie et au-delà vers l'Europe, sont très prometteuses.

La stratégie de l'IRU est de prêter une attention particulière à l'Asie en privilégiant notamment les formes multilatérales de coopération et de développement.

Le cadre juridique international nécessaire existe déjà avec les conventions des Nations Unies sur le transport visant à promouvoir le transport routier international à travers des accords aussi essentiels que les Conventions TIR, CMR, ADR et autres. Il n'y a *AUCUN* besoin de réinventer la roue à cet

égard et d'élaborer des systèmes régionaux parallèles allant à l'encontre des besoins réels de la mondialisation des systèmes de gestion des échanges et de la chaîne d'approvisionnement.

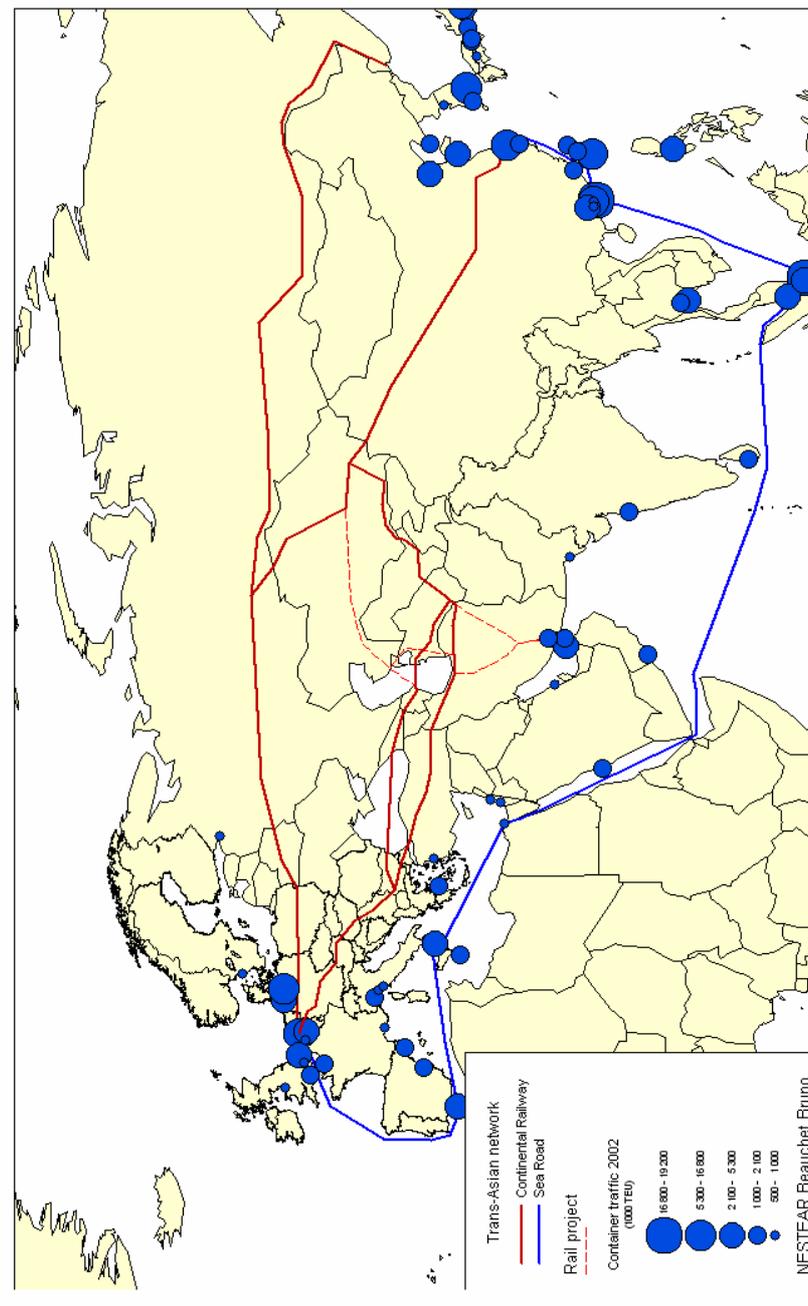
Les pays d'Asie comme les pays européens sont intéressés par les projets de développement des infrastructures, et de construction de routes notamment, pour relier l'Europe et l'Asie.

La nouvelle Route de la Soie est ainsi en cours de réalisation. La Chine, qui détient l'une des clés du progrès en Asie, a également fait d'importants pas en direction de la construction et de la réhabilitation de liaisons routières sur son propre territoire. Elle a pris des mesures concrètes pour développer les opérations de transport routier entre son territoire et les pays d'Asie centrale et occidentale. Le concept éprouvé d'une coopération multilatérale dans le domaine du transport routier gagne du terrain parmi les institutions gouvernementales chinoises.

Malgré ces évolutions encourageantes dans le transport routier entre la Chine, ses pays voisins et l'Europe, il subsiste encore un trop grand nombre d'obstacles artificiels qui empêchent de progresser. Il convient de les surmonter et d'améliorer sensiblement l'état des réseaux de transport routier reliant l'Europe et l'Asie, dans l'intérêt du commerce et de l'économie au niveau mondial.

CARTES

Carte 1. Principaux ports maritimes pour le trafic de conteneurs



Source : Nestear.

Légende :

Trans-Asian network = Réseau transasiatique

Continental Railway = Chemins de fer continentaux

Sea Road = Routes maritimes

Rail project = Projets ferroviaires

Container traffic 2002 = Trafic de conteneurs en 2002 (1 000 EVP)

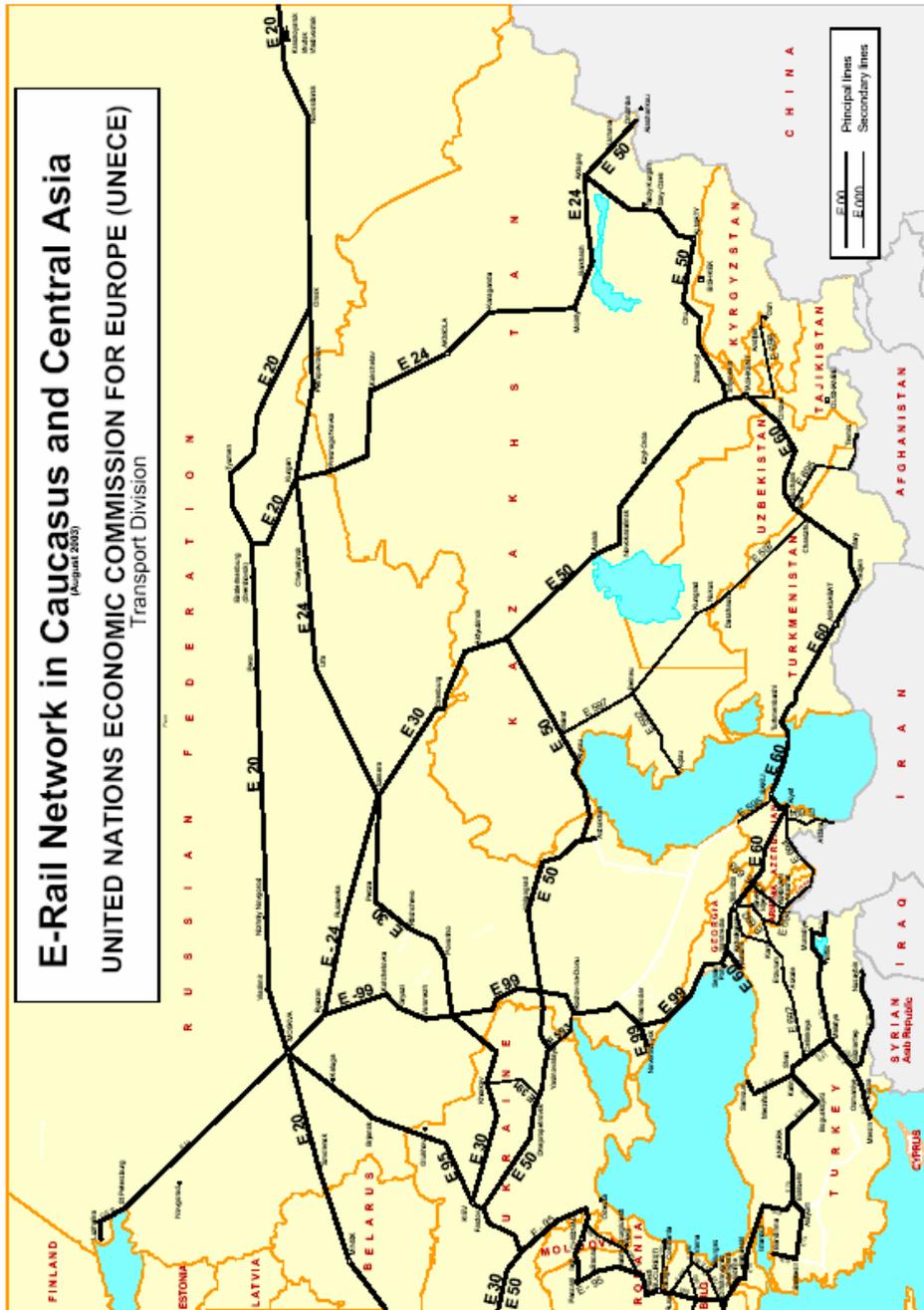
Carte 2. Réseau ferroviaire transasiatique



Source : Nations Unies, 2003.

- Légende :**
- Track gauges = Ecartement des voies
 - Track link planned / under construction = Liaisons planifiées / en construction
 - Potential tar link = Liaisons potentielles
 - Break of gauge = Changements d'écartement
 - Ferry crossing = Transbordeurs ferroviaires

Carte 3. Réseau ferroviaire E au Caucase et en Asie centrale



Source : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, 2003.

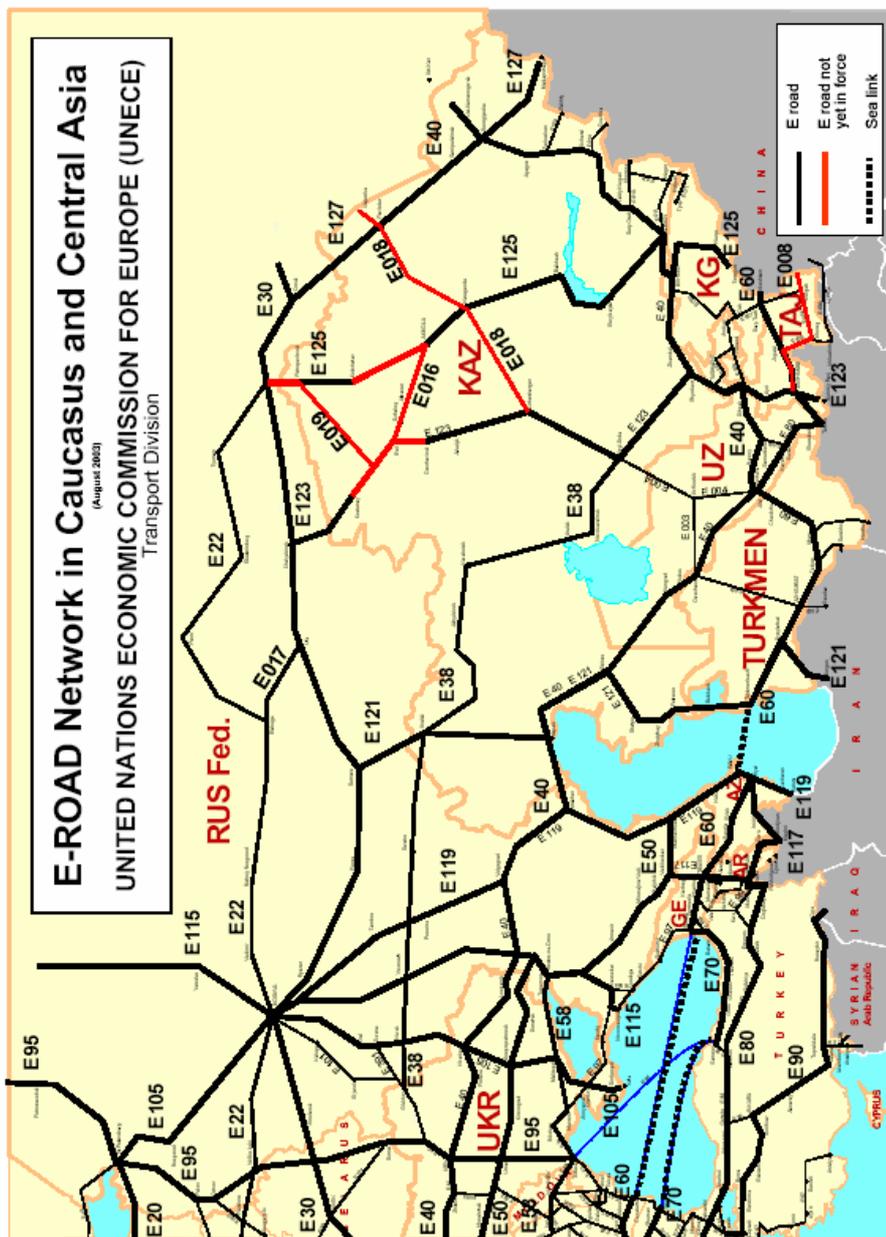
Légende :
 Principal lines = Lignes principales
 Secondary lines = Lignes secondaires

Carte 4. Projet de réseau routier asiatique



Source : Nations Unies, 2003.

Carte 5. Réseau routier E au Caucase et en Asie centrale



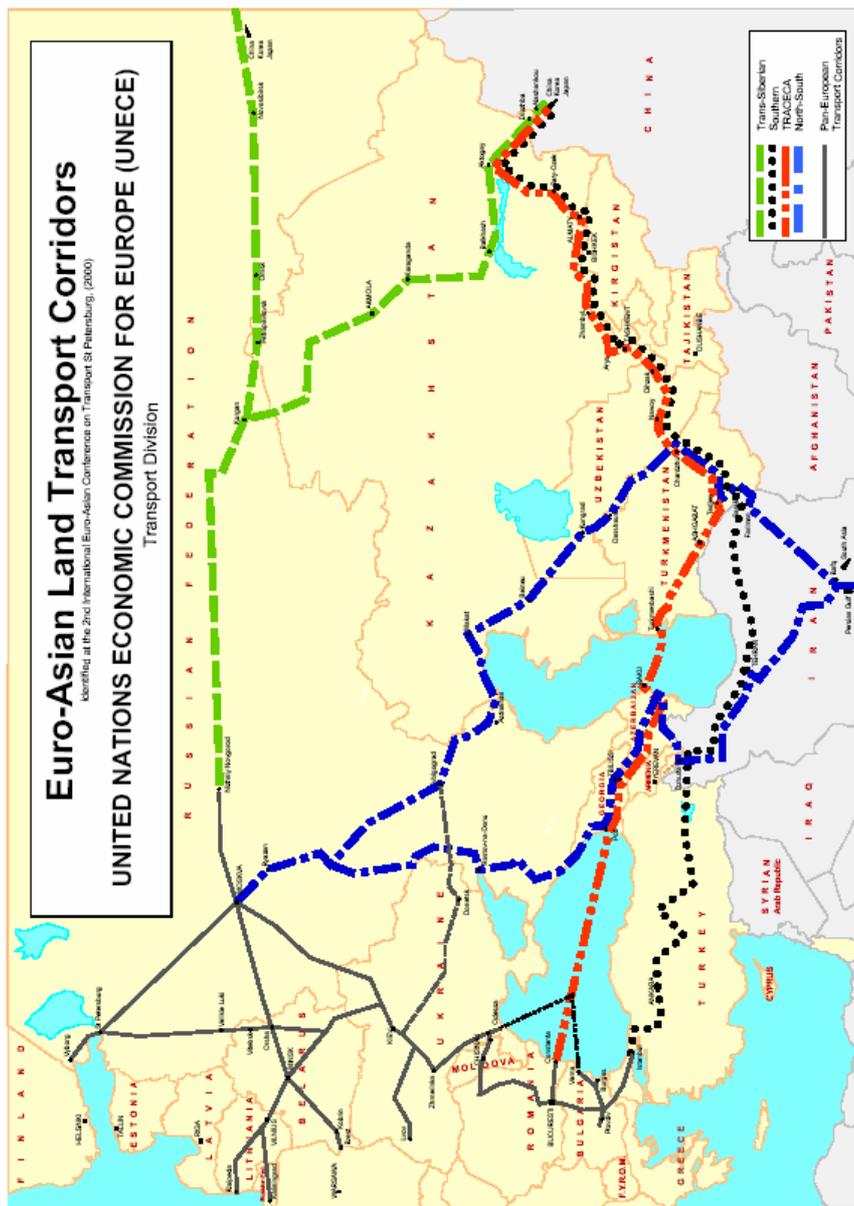
Source : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Légende : E road = Routes E

E road not yet in force = Routes E non encore réalisées

Sea link = Liaisons maritimes

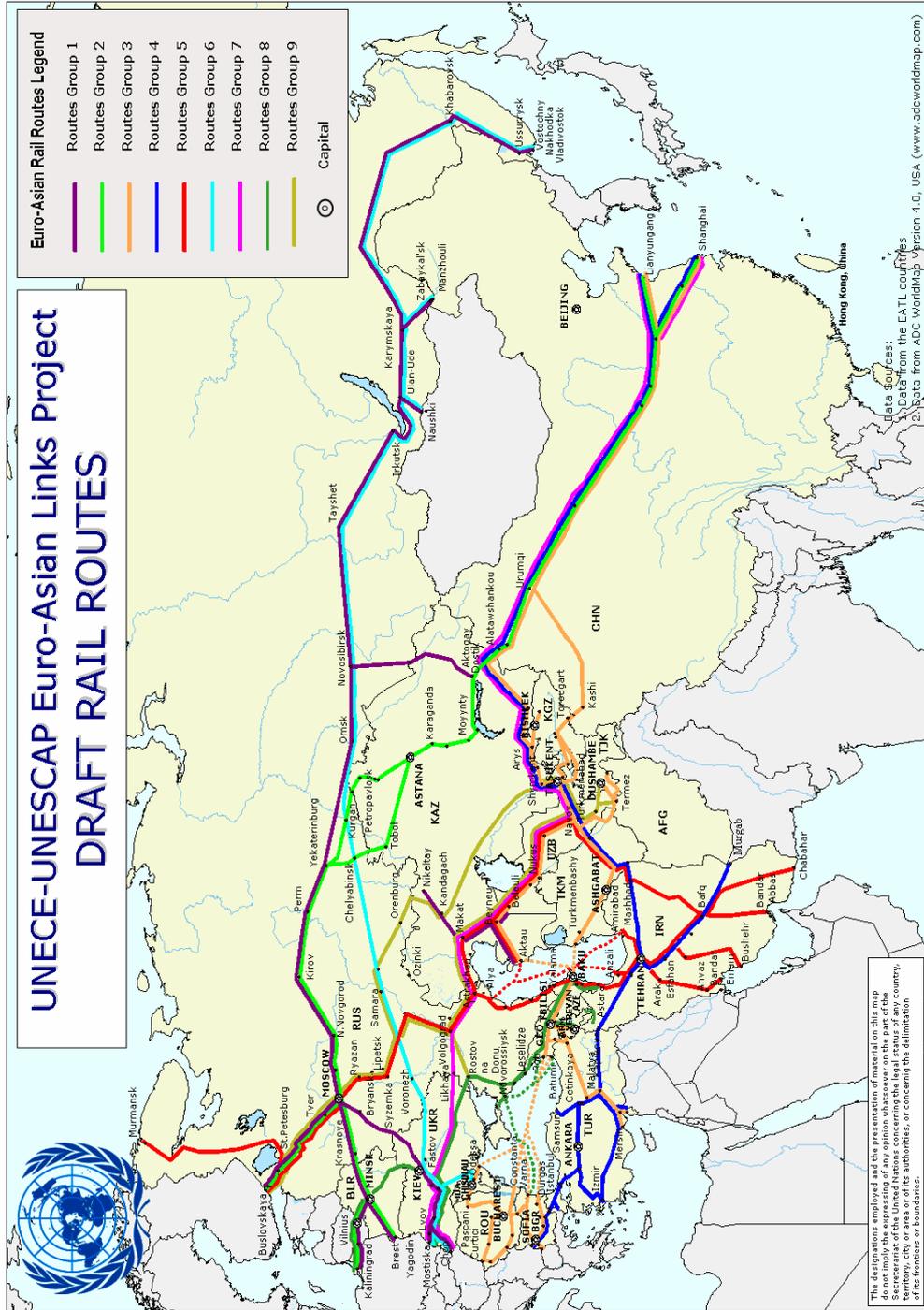
Carte 6. Corridors de transport terrestre Europe-Asie



Source : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, 2000.

- Légende :
- Trans-Siberian = Transsibérien
 - Southern = Corridor méridional
 - TRACECA = TRACECA
 - North-South = Corridor Nord-Sud
 - Pan-European Transport Corridors = Corridors Paneuropéens de transport

Carte 7. Principaux axes ferroviaires Eurasiatiques



Source : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

OECD, 1999.

Software: 1987-1996, Acrobat is a trademark of ADOBE.

All rights reserved. OECD grants you the right to use one copy of this Program for your personal use only. Unauthorised reproduction, lending, hiring, transmission or distribution of any data or software is prohibited. You must treat the Program and associated materials and any elements thereof like any other copyrighted material.

All requests should be made to:

Head of Publications Service,
OECD Publications Service,
2, rue André-Pascal, 75775 Paris
Cedex 16, France.

OCDE, 1999

Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

Chef du Service des Publications,
Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal,
75775 Paris Cedex 16, France.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2006 16 2 P) ISBN 92-821-1380-9 – n° 55362 2006

LES LIAISONS DE TRANSPORT ENTRE L'EUROPE & L'ASIE

Les liaisons terrestres entre l'Europe et l'Asie peuvent constituer dans un certain nombre de cas une alternative valable à la voie maritime.

Elles permettent d'améliorer sensiblement l'accessibilité des pays traversés tout en absorbant une partie non négligeable de la croissance prévue du trafic intercontinental, notamment en matière de conteneurs.

La mise en place de liaisons terrestres efficaces entre l'Europe et l'Asie nécessite des décisions politiques appropriées. Celles-ci portent notamment sur la mise à disposition d'infrastructures de transport adéquates et la levée des obstacles réglementaires ou institutionnels qui empêchent le développement de services efficaces de transport.

C'est pourquoi le Conseil des Ministres de la CEMT, lors de sa session de Moscou en 2005, s'est prononcé en faveur de toute une série d'actions visant à développer une approche cohérente pour mettre en place des liaisons de transport terrestre efficaces entre l'Europe et l'Asie.

Cette publication contient le document approuvé par les Ministres ainsi qu'un rapport qui a servi de support au débat ministériel de Moscou et qui fait le point sur l'évolution des échanges Europe-Asie et leurs conséquences sur les transports. Dans cette publication sont également reproduits le texte du plan d'action approuvé par ces mêmes Ministres afin de faciliter le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie ainsi que les conclusions d'un séminaire organisé précédemment à Kiev sur " L'intermodalité Europe-Asie : pertinence et potentiels ".



(75 2006 16 2 P) ISBN 92-821-1380-9

