



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2004/3
29 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Dix-septième session, 20 et 21 septembre 2004,
point 5 a) de l'ordre du jour)

LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE*

Activités relatives au développement des liaisons de transport Europe-Asie

Communication du Gouvernement polonais

Contexte politique

Le nouvel ordre spatial européen favorise les initiatives nouvelles aux niveaux continental, national et régional. L'unification de l'Europe offre une occasion unique de réussir à instaurer un développement, une stabilité et une prospérité véritables. À cette fin, les pays situés à l'est de la frontière de l'Union européenne élargie – Europe orientale, CEI et Extrême-Orient – ne doivent pas être oubliés. La suppression de tous les obstacles possibles qui entravent les transports et les échanges commerciaux avec ces pays constitue l'une des principales tâches à accomplir pour parvenir à un développement harmonieux de l'Europe et de l'Asie.

Le déplacement des activités économiques vers l'Europe orientale et l'Asie ira de pair avec l'extension vers l'est de la zone de stabilité économique et politique. C'est pourquoi il faut utiliser au maximum les infrastructures de transport existantes et se concentrer sur la modernisation du transport ferroviaire. Pour ce qui est des liaisons Europe-Asie, ce mode de transport, qui est plus compétitif que les autres, et encore incomplètement exploité, peut fournir

* Faute de ressources suffisantes, la Division des transports de la CEE n'a pu soumettre le présent document dans les délais voulus.

la meilleure offre de transport. Des projets d'investissements successifs permettront de maintenir la croissance de l'activité économique à un niveau élevé, en particulier dans les pays d'Europe orientale, dans la CEI et en Extrême-Orient.

La Pologne place de réels espoirs dans la croissance du trafic de marchandises entre l'Asie et l'Extrême-Orient, d'une part, et l'Europe, d'autre part. À l'heure actuelle, le transport de plus de 250 millions de tonnes de fret (la plus grande partie dans des conteneurs) se fait par mer en contournant le continent asiatique, par l'océan Indien, le canal de Suez et la mer Méditerranée. Par exemple, le port maritime coréen de Pusan expédie à lui seul 3 millions de conteneurs. Le temps nécessaire pour transporter des marchandises de l'Extrême-Orient vers l'Europe, qui, par mer, peut atteindre 30 jours, sans compter le temps de chargement et les délais d'attente, pourrait être ramené à 16 jours en utilisant les liaisons ferroviaires Europe-Asie existantes.

Il existe de nombreuses variantes de liaisons optimales Asie-Europe. Toutefois, il semble que les plus courtes et les plus efficaces sont celles qui tirent parti de la ligne du Transsibérien. En Pologne, cette liaison est assurée par la ligne à voie large construite pour les besoins de la métallurgie (LHS), qui relie le réseau ferré ukrainien à la région industrielle de Haute-Silésie (GOP), où se trouve le terminal de transbordement de Sławków. La Fédération de Russie modernise progressivement son infrastructure ferroviaire dans l'attente de la création de liaisons entre l'Asie orientale et l'Europe centrale via la Fédération de Russie. Une fois modernisée, la ligne du transsibérien devrait avoir une capacité de 600 000 conteneurs par an.

La modernisation du Transsibérien ouvrira de nouvelles perspectives aux pays d'Europe centrale et orientale, qui pourront prendre en charge une partie des flux eurasiatiques de transport de conteneurs. Toutefois, pour tirer parti de cette situation, il faudra créer des terminaux logistiques et de transbordement le long de cet axe.

La Pologne a prévu de construire un terminal de ce type à Sławków. Il s'agira de l'un des plus grands centres logistiques multimodaux d'Europe pour le transbordement de conteneurs acheminés depuis la Fédération de Russie vers l'Europe occidentale. Le terminal de Sławków sera situé à l'endroit où se termine la ligne à voie large susmentionnée (LHS) et permettra de fluidifier le trafic de marchandises entre l'Asie et l'Europe orientale et la Pologne sans qu'il soit nécessaire de changer les boggies à la frontière. En outre, ce terminal se trouvera à l'intersection de deux corridors de transport transeuropéens stratégiques (inclus également dans les Accords AGC et AGTC):

- Corridor III (Berlin-Dresde-Wroclaw-Katowice-Lvov-Kiev);
- Corridor VI (Gdańsk-Toruń-Lódź/Varsovie-Katowice-Zilina/Ostrava).

Faits nouveaux survenus récemment concernant les corridors de transport eurasiatique en Pologne (2003-2004)

1. Déclaration des ministres responsables des transports dans les pays intéressés par l'intensification du transport de conteneurs par rail entre l'Asie, l'Extrême-Orient et l'Europe (Katowice, 29 mai 2003)

Création du comité de pilotage comprenant des représentants de tous les pays intéressés et chargé de préparer un projet d'activités concrètes à mener pour intensifier le transport de conteneurs par rail entre l'Asie, l'Extrême-Orient et l'Europe.

2. Signature par les Ministres des transports de l'Allemagne, de la Chine, de la Fédération de Russie, de la Hongrie, du Kazakhstan, de la Pologne, de la République tchèque, de la Slovaquie et de l'Ukraine d'un accord sur un tarif unique pour l'accès aux infrastructures situées le long de l'axe ferroviaire septentrional Europe-Asie (4 février 2004)

Des préparatifs sont actuellement en cours en vue du lancement, en 2004, d'une nouvelle liaison ferroviaire pour le transport de marchandises entre la Chine et l'Europe, dans le cadre d'un projet pilote. La capacité de transit de cet axe ferroviaire est très loin d'être pleinement exploitée. Cet axe constitue une alternative au Transsibérien.

3. Décision du Ministre des infrastructures concernant la construction, dans les trois années à venir, d'un centre logistique multimodal à Sławków (à l'extrémité occidentale de la ligne à voie large en Pologne) qui sera capable de traiter 120 000 conteneurs par an

Les analyses économiques montrent que la construction d'un terminal de transbordement à Sławków pourrait présenter de réels avantages pour la Pologne et pour les autres pays intéressés par la mise en place de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie ainsi que pour d'éventuels investisseurs et d'autres entités. Il s'agit notamment des avantages suivants:

- Accroissement du trafic sur l'axe Europe-Asie;
- Accroissement des revenus aux niveaux national, régional et local;
- Développement de l'entrepreneuriat dans la région;
- Création de nouveaux emplois et baisse du taux de chômage au niveau local;
- Revitalisation des zones industrielles du sud de la Pologne et réutilisation de l'infrastructure économique de ces zones.

Actuellement, environ 4,7 millions de tonnes de marchandises, dont 80 % de minerai de fer et 20 % des marchandises diverses telles que pierres, produits chimiques, bois, sont transportées sur la ligne LHS. Sur cette ligne, 1 % seulement des marchandises est transporté dans des conteneurs (3 000 unités par an). On estime toutefois que le volume des marchandises transportées sur cette ligne augmentera (la quantité de minerai de fer transportée restant la même) d'environ 20 000 UEV pendant la première phase (2004-2005), de 38 000 UEV pendant la deuxième phase (2006-2010) et de 150 000 UEV d'ici 2015.

4. Mémorandum d'accord concernant la préparation et la mise en œuvre du projet commun «Transport rapide de marchandises entre l'Europe et l'Extrême-Orient» (Ostrava, 25 novembre 2003)

La Pologne entend coopérer étroitement avec les autres pays intéressés par la mise en place de liaisons de transport eurasiatiques. C'est pourquoi, le 25 novembre 2003, le Ministre des transports de la République tchèque et le Ministre des infrastructures de la République de Pologne ont signé le mémorandum susmentionné.
