



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances  
et l'économie des transports****Vingt-quatrième session**

Genève, 6 et 7 septembre 2011

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Liaisons de transport Europe-Asie: Progrès dans les activités  
concernant les liaisons de transport Europe-Asie****Rapport sur les progrès dans les activités concernant les  
liaisons de transport Europe-Asie****Note du secrétariat**

1. À sa soixante-dixième session, tenue du 19 au 21 février 2008, le Comité des transports intérieurs (CTI) a décidé de créer un Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie, a adopté son mandat et a demandé que les résultats des travaux du Groupe soient communiqués au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, relevant de la Commission économique pour l'Europe (CEE), et au Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/200, par. 30, et son annexe III, par. 8). À sa soixante-douzième session, tenue du 23 au 25 février 2010, le Comité a approuvé la prorogation du mandat du Groupe d'experts pour deux années supplémentaires, jusqu'au mois de février 2012. Cette décision a été approuvée à la réunion du Comité exécutif, le 31 mars 2010. Le rapport ci-après constitue une partie de la réponse à la demande de communication d'informations formulée par le CTI.

**I. Liaisons de transport Europe-Asie**

2. En 2000 et 2002, la CEE a élargi les champs d'application de ses accords sur les réseaux infrastructurels routiers et ferroviaires, à savoir l'Accord européen sur les grandes routes de trafic internationaux (AGR) et l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), aux infrastructures de transport du Caucase et de l'Asie centrale. Ces accords internationaux ne fixent ni priorités ni délais pour la mise en conformité avec les normes de l'AGR et de l'AGC. En outre, les gouvernements des pays de la région ne disposent généralement pas de fonds suffisants pour mettre à niveau ou

entretenir les infrastructures de transport. Pour ces deux raisons, les liaisons de transport Europe-Asie restent relativement peu développées et sous-utilisées.

3. En outre, pour promouvoir le développement de ces liaisons de transport, la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ont élaboré et adopté une Vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie. Il y a été tenu compte des conclusions de la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (Saint-Petersbourg (Fédération de Russie), 2001) et son élaboration a été la première étape des préparatifs lancés par les deux commissions régionales pour développer ces liaisons.

## **II. Projet pour le développement des liaisons de transport Europe-Asie – Phase I**

4. En 2003, grâce à des fonds provenant d'un projet inscrit au Compte des Nations Unies pour le développement, les secrétariats de la CEE et de la CESAP, avec les mécanismes nationaux de coordination désignés de 18 pays de la région Europe-Asie, ont commencé à promouvoir le cadre du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie (projet LTEA). Les pays suivants y ont participé: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

5. Lors des quatre réunions du Groupe d'experts tenues à Almaty (Kazakhstan) (mars 2004), Odessa (Ukraine) (novembre 2004), Istanbul (Turquie) (juin 2005) et Thessalonique (Grèce) (novembre 2006), les représentants des Gouvernements de ces pays ont recensé les principaux axes ferroviaires, routiers et de navigation intérieure reliant l'Europe et l'Asie pour lesquels un développement prioritaire pourrait être envisagé et les principaux points de transbordement le long de ces axes. Les experts des pays ont aussi communiqué des données pour l'établissement d'une base de données SIG (Système d'information géographique) et des cartes correspondantes. Ces données portaient notamment sur les caractéristiques techniques et le fonctionnement des principaux éléments suivants: infrastructures ferroviaires, routières et de navigation intérieure, points de franchissement des frontières, liaisons par ferryboat et terminaux et ports intermodaux le long des axes Europe-Asie. Les résultats de ces travaux ont été mis à la disposition des pays participants et sont essentiels pour guider les futurs efforts visant à développer des liaisons de transport Europe-Asie répondant aux conditions d'efficacité, de sécurité et de sûreté.

6. Les représentants des Gouvernements ont aussi arrêté une méthodologie commune, similaire à celle qui est utilisée dans le Plan directeur des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), pour évaluer et classer par ordre de priorité les projets le long des axes sélectionnés. Sur la base de cette méthodologie et des propositions nationales soumises par 15 pays, 230 projets d'investissement dans les transports, d'un coût total estimé à plus de 43 milliards de dollars des États-Unis, ont été évalués et classés par ordre de priorité. Un financement a été trouvé pour à peu près la moitié des projets et ces derniers seront probablement réalisés à moyen terme.

7. La question des obstacles non physiques, qui entravent fortement les transports entre l'Europe et l'Asie, a aussi été abordée. Des ateliers nationaux sur le renforcement des capacités visant à faciliter les transports et le commerce internationaux ont été organisés dans le cadre du projet LTEA dans six pays participants: Azerbaïdjan (mai 2006), Bélarus (mai 2007), Géorgie (mai 2006), Kirghizistan (décembre 2006), République de Moldova

(novembre 2007) et Ukraine (décembre 2007). Parmi les participants aux ateliers, figuraient des hauts fonctionnaires et des représentants du secteur des affaires des pays bénéficiaires.

8. Une étude, réalisée et publiée par la CEE et la CESAP, décrit les axes et les projets qui ont été recensés. On y examine l'état des transports internationaux le long du pont terrestre Europe-Asie et les problèmes rencontrés dans ce contexte. L'étude montre que le succès du développement du réseau de transport Europe-Asie (réseau LTEA) dépend de la coopération intergouvernementale qui est indispensable pour traiter les questions techniques et opérationnelles ainsi que la question des obstacles non physiques au bon déroulement des opérations de transit et de dédouanement. L'étude contient aussi des recommandations spécifiques sur le développement des infrastructures, la facilitation et les politiques<sup>1</sup>.

9. Les représentants des Gouvernements ont défini des domaines prioritaires pour les futurs travaux: surveillance de la mise en œuvre des projets prioritaires recensés; suppression des obstacles non physiques au transport de transit; amélioration du fonctionnement des installations aux passages des frontières; promotion de l'harmonisation des législations concernant les transports; promotion des meilleures pratiques et des échanges de savoir-faire.

10. À la soixante-dixième session du CTI, les ministres des transports et des hauts fonctionnaires de pays de la région Europe-Asie ont signé une déclaration commune sur le développement futur du projet LTEA. Ils y ont confirmé la nécessité de poursuivre la coopération, approuvé les axes Europe-Asie recensés et leur développement prioritaire et appuyé la création d'un mécanisme adéquat pour continuer à développer les liaisons de transport Europe-Asie. Les hauts fonctionnaires ont aussi invité les gouvernements, les organisations internationales et les donateurs potentiels à envisager d'apporter l'aide financière nécessaire pour permettre la mise en œuvre de la deuxième phase (2008-2011) du projet LTEA<sup>2</sup>.

### **III. Projet pour le développement des liaisons de transport Europe-Asie – Phase II**

11. En 2006, le CTI avait demandé au secrétariat de présenter, conjointement avec la CESAP, une proposition commune garantissant la poursuite du projet dans le cadre d'une nouvelle phase II. Au début de 2008, la CEE a commencé à créer une structure institutionnelle pour permettre la poursuite de travaux sur les liaisons de transport Europe-Asie. À sa soixante-dixième session, le CTI a décidé de créer un Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie et a adopté son mandat. La première mission du Groupe d'experts était d'assurer le suivi et la coordination des activités visant à développer des liaisons de transport intérieur Europe-Asie efficaces, sûres et sécurisées. La durée de son mandat était fixée à deux ans avec une possibilité de prolongation. Lors de la soixante-douzième session du CTI, tenue du 23 au 25 février 2010, le Comité a approuvé la prorogation du mandat du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie pour deux années supplémentaires (jusqu'au mois de février 2012). Cette décision a été entérinée par le Comité exécutif de la CEE le 31 mars 2010. La CEE a invité les gouvernements à nommer des responsables nationaux chargés de contribuer activement aux travaux du Groupe d'experts et à la phase II du projet LTEA. Des organisations internationales et des institutions financières internationales concernées ont aussi été invitées à participer

---

<sup>1</sup> Les versions anglaise et russe de l'étude sont disponibles gratuitement sur le site Web de la CEE: [http://www.unece.org/trans/main/eatl/in\\_house\\_study.pdf](http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf).

<sup>2</sup> Voir <http://www.unece.org/trans/MinisterialITC70/index.html>.

activement à ces travaux. Donnant suite à cette demande, 27 gouvernements ont désigné des responsables nationaux (Afghanistan, Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, Géorgie, Grèce, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Mongolie, Ouzbékistan, Pakistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine).

12. Cinq réunions du Groupe d'experts ont été organisées au titre de la phase II du projet LTEA. La CEE en a accueilli trois à Genève, en septembre 2008, 2009 et 2010. Deux autres ont eu lieu, l'une à Istanbul, en novembre 2009, accueillie par le Ministère turc des transports et des communications et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN), et une à Tachkent, en novembre 2010, en collaboration avec le Ministère ouzbèke des relations économiques étrangères, des investissements et du commerce et en partenariat avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE). En outre, un atelier sous-régional a aussi été organisé dans le cadre du projet LTEA, à Téhéran, en mai 2009, en association avec l'Organisation de coopération économique (OCE), de même que deux ateliers interrégionaux sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie, l'un à Istanbul, en novembre 2009, juste après la troisième réunion du Groupe, l'autre à Turkmenbachy (Turkménistan), en novembre 2010, en partenariat avec le Gouvernement turkmène et avec le soutien généreux de l'antenne de l'OSCE à Achgabat et du secrétariat de l'OSCE à Vienne.

13. Lors de ces réunions, les mécanismes nationaux de coordination de 27 pays participants ont établi la base à utiliser pour le déroulement de la phase II du projet LTEA. Les experts gouvernementaux se sont mis d'accord sur les tâches spécifiques à entreprendre et les réalisations escomptées; sur les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces (FFPM) pour les liaisons de transport Europe-Asie; sur les données de base qu'il faut continuer à recueillir et à traiter; et sur les aspects méthodologiques fondamentaux des travaux. Ils se sont aussi mis d'accord sur les études à réaliser, avec l'aide de consultants extérieurs et en s'appuyant sur les apports des pays, en ce qui concerne les flux et les statistiques des transports, la comparaison des solutions en matière de transport intérieur avec celles du transport maritime et sur l'analyse des obstacles non physiques au transport international le long des axes Europe-Asie. Des questionnaires ont été élaborés pour certaines des études susmentionnées; certains ont déjà été envoyés aux pays participants.

14. En outre, lors des ateliers, des experts de gouvernements participants et d'organisations internationales participantes ont examiné les faits les plus récents en ce qui concerne les infrastructures de transport et la facilitation des transports dans les régions de l'OCE, de la CEMN et d'Asie centrale, ainsi que des projets spécifiques. En outre, ils ont examiné les expériences nationales faites le long des liaisons Europe-Asie et ont abordé d'autres questions relatives à l'exécution des diverses tâches au titre des projets. La tenue de ces réunions en partenariat avec l'OCE, la CEMN et l'OSCE a donné la possibilité d'étudier plus avant les interactions et les synergies.

15. Parmi les principales réalisations et conclusions issues des travaux du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie, on peut citer les suivantes:

a) L'analyse FFPM, qui a fourni des informations utiles pour l'identification des points forts et des faiblesses des liaisons de transport intérieur Europe-Asie, leur potentiel de développement et les menaces qui pourraient peser sur elles. L'analyse a confirmé qu'il fallait améliorer la coordination et la coopération entre tous les pays, afin de permettre un développement harmonieux des infrastructures prioritaires et une action énergique en faveur de la facilitation du transport et du transit. Il est ressorti clairement que le véritable potentiel de développement des liaisons de transport Europe-Asie résidait dans la capacité qu'avaient celles-ci de devenir des composantes des principales chaînes d'approvisionnement, dans la complémentarité fonctionnelle des divers modes de transport,

l'accent étant mis sur l'efficacité et la fiabilité de bout en bout et sur les mesures à prendre d'urgence en faveur de la facilitation des transports et de la réduction des coûts et du temps;

b) L'étude sur les statistiques, les flux et les tendances du trafic a mis en évidence une croissance rapide du commerce entre l'Europe et l'Asie. Outre les échanges le long des corridors Europe-Asie, les échanges entre pays asiatiques commencent également à se développer. Les transports maritimes, qui sont le principal mode de transport pour le commerce entre l'Europe et l'Asie, sont de plus en plus concentrés dans un petit nombre de plates-formes maritimes, en Europe comme en Asie. Cela a des répercussions importantes pour l'exploitation des ports et soulève des problèmes d'engorgement, de sécurité et de sûreté pour l'arrière-pays;

c) L'évaluation de l'état d'avancement des projets d'infrastructure désignés comme prioritaires lors de la phase I du projet LTEA a montré que 54 % des projets avaient été menés à bien dans les délais prévus et que 23 % des projets, dont le calendrier d'exécution était plus long, s'inscrivaient désormais dans la phase II du projet;

d) La liste des liaisons prioritaires (routes, rail et voies navigables) et des ports, points de transbordement et terminaux recensés dans 18 pays lors de la phase I du projet LTEA à des fins de développement et de coopération a été élargie afin d'inclure les neuf nouveaux pays participants (Allemagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, Grèce, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Mongolie et Pakistan);

e) Les pays participant au projet ont proposé au total 404 projets d'infrastructure dont le coût s'élevait à environ 246 milliards de dollars des États-Unis. Sur ce chiffre, 287 projets portent sur des liaisons identifiées dans la phase II du projet LTEA et représentent un coût total d'environ 189 milliards de dollars. Les 117 projets restants sont d'importance nationale et leur coût total s'élève à quelque 57 milliards de dollars. Sur les 287 projets LTEA, on compte 141 projets routiers (49 %), pour un montant total estimé à 109 milliards de dollars, soit 58 % de la valeur totale des investissements; 109 projets ferroviaires (38 %), pour un montant total estimé à 59 milliards de dollars, soit 31 % du total des investissements; et 37 projets divers (13 %) dont le coût est estimé à 20 milliards de dollars, soit 11 % du total des investissements. Au total, 33 % du financement de ces projets est actuellement assuré. Cela montre une fois de plus à quel point il est important de définir des priorités. Tous les pays ont des besoins énormes en termes d'investissements et sont en concurrence pour des ressources limitées.

f) L'étude comparative des liaisons maritimes Europe-Asie existantes et d'une sélection de liaisons ferroviaires a donné des résultats impressionnants. Dans cinq des neuf scénarios envisagés, le transport ferroviaire était plus efficace que le transport maritime à la fois en termes de coût et de temps. Dans les neuf scénarios, le transport ferroviaire était plus rapide que le transport maritime. Par conséquent, l'existence de services ferroviaires performants et compétitifs le long des liaisons de transport Europe-Asie n'est ni un mythe, ni une simple solution à très long terme. L'étude a montré qu'il était possible d'exploiter de manière rentable des liaisons ferroviaires Europe-Asie, y compris en les associant à des services de transport maritimes et routiers;

g) Un volume colossal de données SIG a été rassemblé et traité et une série de nouvelles cartes SIG importantes ont été établies pour la région concernée par le projet LTEA ainsi que pour chacun des pays concernés. Un consultant a étudié différents moyens d'exploiter la technologie des systèmes d'information géographique (SIG) pour afficher sur Internet des cartes et des données sur les transports dans la région concernée par le projet et a déjà fait une démonstration impressionnante de l'utilisation d'une application de ce type devant les membres du Groupe d'experts. L'application SIG en ligne du projet LTEA sera bientôt accessible librement à tous les internautes;

h) Le travail d'analyse des obstacles non physiques qui entravent les transports entre l'Europe et l'Asie est toujours en cours et devrait bientôt donner des résultats. Un millier de questionnaires ont été envoyés aux exploitants des liaisons routières, ferroviaires et combinées entre l'Europe et l'Asie ainsi qu'aux gestionnaires de chaîne d'approvisionnement, aux transitaires et aux grands chargeurs afin de recueillir leur opinion sur les problèmes existants et les solutions possibles le long des liaisons de transport Europe-Asie qu'ils utilisent.

16. La sixième réunion du Groupe d'experts des LTEA aura lieu du 5 au 7 juillet 2011, à Almaty (Kazakhstan). Elle est organisée et parrainée conjointement par le Gouvernement kazakh, le Centre de l'OSCE à Astana et le secrétariat de l'OSCE à Vienne. La septième réunion du Groupe se tiendra en octobre 2011 à Astrakhan (Fédération de Russie), sous les auspices du Ministère russe des transports. Les deux réunions seront l'occasion d'examiner et d'approuver les résultats obtenus et de discuter de l'avenir du projet.

17. Une version préliminaire du rapport détaillé du Groupe, qui contient la plupart des résultats de la phase II du projet LTEA, a été rédigée. La version finale et complète du rapport sera prête avant la fin de l'année et soumise au Comité des transports intérieurs pour examen à sa soixante-quatorzième session, en février 2012.

18. Depuis 2008, la phase II du projet LTEA est financée par le Gouvernement de la Fédération de Russie. Sans ce financement, il aurait été impossible de faire la moindre avancée. Dans ses communications officielles récentes avec la CEE, le Gouvernement de la Fédération de Russie a confirmé qu'il était disposé à continuer de financer les activités du projet au-delà de 2010.

#### **IV. Conclusions**

19. La mondialisation a entraîné une forte croissance des échanges commerciaux et des transports entre l'Asie et l'Europe. La majeure partie du trafic est passée par des routes maritimes de plus en plus encombrées mais, si l'on continue à créer des axes de transport intérieur rationnels et intégrés, on offrira des solutions de transport supplémentaires crédibles et compétitives. Une fois établis, ces axes pourraient devenir un instrument efficace du développement et de l'intégration économiques de la région Europe-Asie, notamment en facilitant le renforcement de la participation des pays sans littoral d'Asie centrale au processus de mondialisation.

20. La coopération internationale dans le cadre du projet LTEA, encouragée par la CEE et la CESAP, a produit des résultats concrets. Il a été estimé que ces résultats constituaient une base solide pour maintenir la coopération aux fins du développement des liaisons de transport Europe-Asie. Les travaux relatifs aux LTEA se poursuivent dans le cadre des activités d'un groupe spécial d'experts des LTEA établi par la CEE. Le groupe exécute un plan de travail bien ciblé, comprenant des études et des analyses, encourage les initiatives et mesures touchant le développement des infrastructures de transport et la facilitation des transports, et organise des réunions et des manifestations visant à renforcer les capacités. Le Groupe a obtenu des résultats concrets et présentera son rapport final avant la fin de l'année.

21. En dépit de l'intérêt des résultats obtenus, il reste de nombreux défis à relever. Il ressort clairement des travaux réalisés jusqu'ici que le véritable potentiel de développement des liaisons de transport intérieur Europe-Asie réside dans la capacité qu'ont celles-ci de devenir des composantes des principales chaînes d'approvisionnement entre l'Europe et l'Asie, dans la complémentarité fonctionnelle des divers modes de transport, l'accent étant mis sur l'efficacité et la fiabilité et sur les mesures et réformes à prendre ou mener d'urgence en faveur de la facilitation et de la réduction des coûts et du temps dans les pays

en transition participant au projet LTEA. Il est important de souligner que ces pays, en particulier les pays en développement sans littoral, dépendent les uns des autres. Une liaison faible ou manquante dans un pays peut rendre l'ensemble d'un axe Europe-Asie économiquement non viable pour le transport international.

22. Il est donc évident que le développement des liaisons de transport intérieur sera un engagement à long terme et nécessitera beaucoup d'efforts et de persévérance et un renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les pays situés le long des LTEA.

## V. Recommandations

23. Les objectifs stratégiques et les conclusions mis en exergue ci-dessus indiquent clairement qu'il est crucial de développer plus avant les liaisons de transport Europe-Asie. Après quatre ans de travail en commun ininterrompu entre la CEE et les gouvernements des 27 pays participants, sans oublier le travail mené conjointement par la CEE et la CESAP entre 2002 et 2007, il reste encore beaucoup à faire. Plus important, le développement durable des liaisons de transport et les projets prioritaires définis lors de la phase II seraient sérieusement compromis si le climat créé autour du projet et la dynamique instaurée entre les États membres participants lors de ladite phase venaient à disparaître. Par conséquent, il est clair qu'il serait très souhaitable de poursuivre ces efforts lors d'une nouvelle phase III.

24. La volonté politique et l'engagement des gouvernements participants, des institutions financières internationales, des organisations internationales concernées et du secteur privé, au besoin, sont indispensables si l'on veut favoriser la poursuite du projet et des activités connexes et continuer de donner suite aux résultats concrets déjà réalisés.

25. Afin d'obtenir l'engagement politique nécessaire de toutes les parties prenantes, il semble que le meilleur moyen d'encourager la poursuite du projet soit l'organisation d'une réunion des ministres des transports des pays concernés. Les ministres ou les responsables de haut niveau des États participant au projet LTEA, d'autres États membres de la CEE participants et des autres États membres de la CESAP intéressés pourraient saisir cette occasion pour se prononcer solennellement en faveur de la continuation du projet. En approuvant les liaisons et les projets prioritaires et en appuyant la poursuite des efforts du Groupe d'experts de la CEE dans le cadre d'une nouvelle phase III du projet permettant un suivi continu des travaux, les ministres réaffirmeraient on ne peut plus clairement leur attachement à cette activité en signant par exemple une déclaration solennelle conjointe en faveur du développement futur des liaisons de transport Europe-Asie.

26. Cette réunion ministérielle pourrait être accueillie en 2012 par un pays membre du projet LTEA qui en aurait exprimé le souhait.