



Conseil Économique  
et Social

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/1998/8  
TRANS/WP.30/1998/10  
7 août 1998

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-douzième session, 19-21 octobre 1998,  
point 4 c) de l'ordre du jour)

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

(Quatre-vingt-onzième session, 21-23 octobre 1998)

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS  
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION  
DE CES OPÉRATIONS

Obstacles non matériels au développement des transports  
en Asie centrale et dans le Caucase

Communication de la Fédération routière internationale (FRI)

I. INTRODUCTION

1. Le rapport ci-après sur les obstacles non matériels au développement des transports couvre principalement la région de l'Asie centrale et le Caucase et a été établi par la Fédération routière internationale (FRI). La FRI répond ainsi à l'appel que la Finlande et l'Allemagne ont lancé pour que les organisations internationales s'attaquent au problème du passage des frontières par des mesures spécifiques et sur lequel le Président du SC.1 a appelé l'attention lors de la quatre-vingt-onzième session du Groupe de travail tenue en octobre 1997 (TRANS/SC.1/361, par. 29).

2. Selon la FRI, il faut adopter une approche encore plus globale en traitant non seulement de l'importante question des problèmes de franchissement des frontières mais aussi de tous les types d'obstacles non matériels, tels que les coûts de transit élevés, la diversité et l'évolution des lois sur les transports et des règlements sur le transit, etc.

3. La FRI, organisation non gouvernementale de premier plan qui joue un rôle actif à l'échelle mondiale pour promouvoir le développement des infrastructures routières et compte 600 membres, tant du secteur public que du secteur privé, met au point un vaste programme d'activités en Asie centrale (visant à donner un nouvel essor à la traditionnelle route de la soie). Ce programme couvre aussi le développement du transit parce qu'il serait absurde de vouloir promouvoir séparément les infrastructures routières.

4. Le rapport ci-après a été présenté à la première Conférence internationale de la FRI sur la route de la soie (tenue du 15 au 17 avril 1998 à Ashghabat au Turkménistan). Il a pour objet de présenter les vues des transporteurs routiers et des transitaires qui utilisent quotidiennement les infrastructures routières. L'auteur est un consultant qui travaille pour une société membre de la FRI (Scott Wilson Kirkpatrick). Son évaluation est fondée sur les observations qu'il a faites alors qu'il voyageait sur toutes les routes importantes de la région. Il a visité plus de 60 installations frontalières intérieures et extérieures et a eu des discussions avec des conducteurs, des entreprises de transport, des douaniers et des gardes frontière ainsi qu'avec des organisations gouvernementales. Le présent document comprend aussi des recommandations sur les mesures à prendre pour améliorer les opérations de transit en Asie centrale et dans le Caucase.

## II. PRINCIPALES ROUTES EN ASIE CENTRALE ET OBSTACLES NON MATÉRIELS CORRESPONDANTS

5. Les transporteurs utilisent quatre routes principales pour desservir la région de l'Asie centrale.

- 1) La Route septentrionale passant par la Fédération de Russie. Elle est essentiellement utilisée à destination du Kazakhstan, du Kirghizistan et de parties de l'Ouzbékistan par des organismes de transport européens, russes et bélarussiens et par quelques entreprises nationales, kazakhes en particulier;
- 2) La route méridionale passant par l'Iran. Elle est utilisée principalement à destination du Turkménistan, de l'Ouzbékistan, du Kirghizistan et du sud du Kazakhstan par des organismes de transport iraniens et turcs; peu de transporteurs nationaux l'empruntent;
- 3) La route centrale Caucase-mer Caspienne-Asie centrale (route TRACECA). Elle est principalement utilisée par les transporteurs turcs dans le Caucase, mais les transporteurs sont actuellement peu nombreux à traverser la mer Caspienne pour poursuivre leur voyage vers l'Asie centrale;
- 4) La route nord-sud le long de la rive orientale de la mer Caspienne. Elle est principalement empruntée par des conducteurs azerbaïdjanais et russes qui l'utilisent en remplacement de celle qui longe la rive occidentale de la mer Caspienne et qu'ils jugent peu sûre.

6. Pour chacune de ces grandes routes, on compte malheureusement des obstacles non matériels spécifiques :

Route septentrionale :

- Retards importants à Brest, à la frontière entre la Pologne et le Bélarus, avec jusqu'à quatre jours d'attente dans chaque sens et des risques de retard à la frontière Kazakhstan-Russie;
- Procédures longues aux frontières et obligation de présenter des jeux complets de documents à chaque passage. Ceci vaut aussi pour les véhicules circulant sous couvert de carnets TIR; ces véhicules ont aussi leurs scellés brisés à la frontière;
- De nouveaux règlements sont régulièrement élaborés dans la Fédération de Russie, ce qui entraîne aussi des retards;
- Coûts de transit élevés, surtout pour les transporteurs étrangers et imposition de taxes sur les ensembles routiers avec interprétations locales des régimes applicables. Du fait de ces problèmes, des marchandises font l'objet de transbordements ou des remorques sont permutées en Pologne de manière à utiliser des transporteurs de la CEI dont les tarifs sont plus faibles;
- Par suite du manque de fonds venant du Gouvernement central, les oblasts (provinces autonomes) établissent de nouvelles règles de transit pour se procurer des ressources;
- Graves problèmes d'utilisation du régime TIR avec de faux documents et, de ce fait, difficultés pour obtenir une couverture d'assurance.

Route méridionale :

- Le transit par l'Iran est jugé onéreux parce que les coûts de transit à destination et en provenance de Turquie sont élevés et que les conditions sont difficiles;
- Retards aux frontières turque et iranienne faute de services fonctionnant vingt-quatre heures sur vingt-quatre;
- Restrictions touchant les marchandises transitant par l'Iran : alcool et équipements technologiques américains par exemple;
- Les transporteurs turcs ne peuvent utiliser les points de passage de frontière orientaux tels que Sarakhs;
- De nombreuses sociétés européennes transbordent leurs marchandises à Istanbul ou Ankara plutôt que de prendre le risque d'utiliser la route d'un bout à l'autre;

- Procédures longues à la frontière et obligation de présenter des jeux de documents complets, même pour les mouvements de transit. Les documents doivent être établis en deux langues. Les douanes utilisent les documents CMR comme si le régime TIR n'avait pas valeur légale. Les conducteurs des camions iraniens présentent des documents TIR, mais ceux-ci ne sont pas valables sur cette route;
- Le personnel ayant des revenus faibles, des taxes locales sont perçues, des amendes sont imposées et des paiements non officiels sont demandés aux points de contrôle.

Route centrale :

- La plupart des transporteurs européens continuent de procéder au transbordement à Istanbul ou Ankara;
- Il n'y a pas de services réguliers de transbordeurs pour entrer dans les ports de Géorgie à l'extrémité ouest de sorte qu'il faut traverser la Turquie;
- Le service de transbordeurs à travers la mer Caspienne n'est pas régulier. Du fait de la concurrence avec les wagons de chemin de fer, il faut payer des suppléments pour obtenir de la place sur les transbordeurs;
- Les clients en Asie centrale continuent à penser que le Caucase est une région instable, que des guerres y sévissent toujours et qu'il est trop dangereux d'y transiter, même si cela n'est pas vrai;
- Les procédures sont longues à la frontière et il faut présenter des jeux de documents complets, même pour le transit;
- Les documents doivent être établis en deux langues et les documents TIR ne sont pas acceptés parce que des pays n'ont pas ratifié la Convention TIR.

Route nord-sud :

- Volume de trafic international insuffisant parce que la route n'est utilisée que comme solution de rechange jugée plus sûre que le transit par la partie sud de la Fédération de Russie;
- Coûts élevés du fait de la traversée par transbordeur et du mauvais état de la route le long de la mer Caspienne; le service de transbordeurs à travers la mer Caspienne n'est pas régulier;
- Du fait de la concurrence avec les wagons de chemin de fer, il faut payer des suppléments pour obtenir de la place sur les transbordeurs;

- Manque d'installations frontalières parce qu'il ne s'agit pas d'une route de transport international reconnue et procédures lentes.

### III. ÉTAT DU MARCHÉ POUR LES TRANSPORTEURS ET LES TRANSITAIRES

#### 7. Le marché n'est pas facile pour les transporteurs et transitaires :

- Les sociétés étrangères sont souvent accusées de voler des parts de marché aux sociétés locales, même si ces dernières n'ont pas de ressources suffisantes pour effectuer des transports internationaux;
- Aux frontières extérieures, il est plus facile pour les conducteurs turcs et iraniens de passer les postes frontière de leur pays parce qu'ils connaissent la langue et les procédures, mais il est par contre plus facile pour les conducteurs de la CEI que pour les conducteurs turcs et iraniens de passer les frontières intérieures dans la CEI;
- Les installations frontalières intérieures de la CEI n'ont pas été conçues pour absorber les niveaux de trafic actuels et on n'y est pas en mesure de séparer les divers courants de trafic en vue du traitement;
- 70 à 80 % des camions de la CEI sont vides mais il leur faut autant de temps que les autres pour passer la frontière bien que la procédure qui leur est applicable soit plus simple;
- Des restrictions frappent le transport de marchandises stratégiques telles que le coton. De ce fait, il est difficile d'obtenir des chargements pour le voyage de retour;
- Les transporteurs de la CEI ne disposent pas d'un réseau international pour obtenir des chargements à destination de la CEI. Par suite, des camions vides circulent dans les deux sens;
- Les lois et règlements sur les transports varient selon les pays, ce qui crée des problèmes et se traduit par des amendes ou des retards;
- Il n'y a pas de cadre législatif adéquat pour l'établissement par des sociétés étrangères d'opérations en association avec des partenaires locaux, en particulier des petites et moyennes entreprises;
- Il y a un manque de confiance entre les organisations nationales telles que celles des transporteurs et les services de douane et de police. Les mécanismes de contrôle sont similaires à ceux de l'ancien système soviétique et ne concordent pas avec les besoins d'une économie de marché;

- Il y a toujours un niveau inacceptable de corruption (complexité des documents et faiblesse des salaires entraînent des retards et la corruption). La faiblesse des rémunérations conduit divers organismes officiels et non officiels à faire illégalement payer des amendes. On note une utilisation incorrecte des documents internationaux. Les entreprises étrangères sont considérées comme de bonnes cibles à exploiter pour obtenir des devises fortes parce que leurs conducteurs doivent emmener d'importantes sommes d'argent pour leur voyage.

8. Les entrepreneurs de transport étrangers expérimentés ont l'habitude de travailler dans des environnements commerciaux difficiles et continuent à assurer des services. Cependant, les problèmes qu'ils rencontrent entraînent une augmentation des coûts qu'ils doivent répercuter dans leurs tarifs, compte tenu de l'accroissement des risques. Du fait du déséquilibre commercial, c'est essentiellement un commerce à sens unique et tous les coûts du voyage aller-retour doivent être récupérés sur le fret transporté à l'aller. Par suite, les États de la CEI doivent payer plus cher les produits qu'ils importent.

#### IV. BESOINS DES ENTREPRENEURS DE TRANSPORT

9. Quels sont les besoins des entrepreneurs de transport ?

- Un cadre législatif commun avec des lois et règlements harmonisés sur les transports dans toute la région;
- Un cadre réglementaire stable de manière à connaître les conditions à remplir et à pouvoir planifier en conséquence;
- Un développement des accords multilatéraux de transit pour réduire les différences que l'on observe entre les environnements commerciaux et qui peuvent entraîner des fraudes;
- Des procédures simplifiées à la frontière pour permettre un traitement plus rapide, du type de celles utilisées pour les mouvements TIR courants (cinq minutes par camion);
- Respect et application des conventions internationales, et en particulier de la Convention TIR. Tarifs communs dans chaque État et pas de différence de traitement entre transporteurs étrangers et transporteurs de la CEI, la préférence ne devant être donnée qu'aux transporteurs nationaux;
- Amélioration de l'environnement commercial pour l'établissement d'opérations en association grâce à une nouvelle législation qui inciterait davantage les étrangers à investir dans la région et à financer de nouveaux équipements;
- Possibilité d'effectuer les voyages de retour avec des chargements, ce qui permettrait aux camions étrangers de transporter certaines marchandises stratégiques et de réduire les prix à payer pour les marchandises transportées à l'aller.

10. Pour les entrepreneurs de transport routier international, les obstacles non matériels imposent plus de contraintes que les obstacles matériels, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faille pas améliorer d'urgence les routes. Ces obstacles sont les principaux éléments contribuant au coût élevé des transports internationaux tant en Asie centrale que dans le Caucase. Le moment est maintenant venu de modifier les approches pour réduire autant que possible ces obstacles non matériels.

-----