



Conseil Economique
et Social

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.24/1998/3
16 janvier 1998

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail du transport combiné
(Vingt-neuvième session, 30 et 31 mars 1998,
point 7 de l'ordre du jour)

LIAISONS INTERNATIONALES EN MATIERE DE TRANSPORT COMBINE

Note du secrétariat

A. INTRODUCTION

1. A ses vingt-septième et vingt-huitième sessions, le Groupe de travail avait estimé qu'il fallait poursuivre les efforts pour promouvoir le transport combiné entre un réseau AGTC étendu englobant le Transsibérien et les chemins de fer des pays nouvellement indépendants d'Asie centrale, d'une part, et le chemin de fer transasiatique, d'autre part. Ces ponts terrestres ferroviaires entre l'Europe et l'Asie pourraient se substituer valablement aux transports maritimes de conteneurs dans certaines régions d'Europe et d'Asie (TRANS/WP.24/75, par. 32 à 36; TRANS/WP.24/77, par. 24 à 27).

PRIERE DE NOTER : La distribution des documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel tous les documents autres que les rapports et les ordres du jour seront numérotés comme suit : TRANS/WP.24/année/numéro. L'ancien système de numérotation (ex. TRANS/WP.24/78) sera conservé pour les rapports et les ordres du jour.

2. En vue d'établir un réseau unique et cohérent de transport international combiné couvrant l'Europe et l'Asie tel qu'envisagé à sa vingt-huitième session, le Groupe de travail voudra peut-être se pencher sur les réseaux internationaux, ferroviaires et de transport combiné, ci-après, et définir les liaisons qu'il conviendrait d'établir entre eux :

a) le réseau ferroviaire présenté dans l'Accord AGTC établi sous les auspices de la CEE (ECE/TRANS/88 et Corr.1; TRANS/WP.24/71, annexe 1);

b) le réseau ferroviaire présenté dans l'Accord relatif à l'organisation et au fonctionnement du transport combiné entre l'Europe et l'Asie, établi sous les auspices du Comité de l'organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) (TRANS/WP.24/1997/2);

c) les ponts terrestres entre l'Asie et l'Europe présentés dans le réseau du chemin de fer transasiatique établi sous les auspices de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP). Ces ponts terrestres ferroviaires sont brièvement décrits ci-après.

B. PONTS TERRESTRES, ENTRE L'ASIE ET L'EUROPE, DU RESEAU DU CHEMIN DE FER TRANSASIATIQUE

3. Le réseau du chemin de fer transasiatique offre trois grands itinéraires ferroviaires interrégionaux entre l'Europe et l'Asie :

a) Couloir septentrional : Asie du Nord-Est, via la Chine ou la Fédération de Russie, jusqu'à l'Europe

4. Ce couloir relie directement la péninsule coréenne et la Chine à l'Europe, via la Fédération de Russie ou via la Mongolie ou le Kazakhstan. Il relie le littoral pacifique du continent asiatique aux grandes villes d'Europe sur une distance comprise entre 10 500 km et 12 000 km. La plupart des lignes ferroviaires de ce couloir sont électrifiées et à double voie.

b) Couloir central : Asie du Nord-Est, via l'Asie centrale, la République islamique d'Iran et la Turquie, jusqu'à l'Europe

5. Ce couloir relie la Chine à l'Europe, via l'Asie centrale (Kazakhstan, Ouzbékistan, Turkménistan), la République islamique d'Iran et la Turquie.

c) Couloir méridional : Asie du Sud-Est, via l'Asie méridionale, jusqu'à l'Europe

6. Ce couloir relie le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan à l'Europe, via la République islamique d'Iran et la Turquie. Il convient de noter que cette liaison d'environ 7 200 km comporte à l'heure actuelle une section manquante d'environ 550 km en République islamique d'Iran (entre Kerman et Zahedan).

7. Dans ces couloirs, les itinéraires ont été définis par des groupes d'experts gouvernementaux de la CESAP. Le secrétariat de la CESAP a entrepris une étude détaillée en vue de définir une infrastructure minimale et des critères d'exploitation que les services de transport combiné doivent respecter le long de ces itinéraires s'ils veulent être compétitifs par rapport au transport maritime.

C. RESEAU INTERREGIONAL UNIFIE DE TRANSPORT COMBINE

8. Etant donné l'existence des réseaux susmentionnés établis sous les auspices de la CEE, de la CESAP et de l'OSJD, il semble possible de parvenir à un accord sur les trois grands itinéraires ferroviaires ci-après (présentés dans le sens Asie-Europe), qui pourraient être utilisés pour le transport interrégional combiné entre l'Europe et l'Asie :

ITINERAIRE SEPTENTRIONAL

- a) A-207 (OSJD) depuis la péninsule coréenne - A-20 (transsibérien) via Baranovksy, Irkoutsk, Novossibirsk, Moscou (Fédération de Russie) -
 - i) C-E 10 (AGTC) jusqu'en Finlande
 - ii) C-E 20 (AGTC) jusqu'en Pologne
 - iii) C-E 50 (AGTC) jusqu'en Hongrie

- b) A-205 (OSJD) depuis Beijing (Chine) - A-20 (transsibérien) via Karymskaya, Irkoutsk, Novossibirsk, Moscou (Fédération de Russie) -
 - i) C-E 10 (AGTC) jusqu'en Finlande
 - ii) C-E 20 (AGTC) jusqu'en Pologne
 - iii) C-E 50 (AGTC) jusqu'en Hongrie

- c) A-204 (OSJD) depuis Tianjin, Beijing (Chine) - Oulan-Bator (Mongolie) - A-20 via Zaudinsk, Irkoutsk, Novossibirsk, Moscou (Fédération de Russie)
 - i) C-E 10 (AGTC) jusqu'en Finlande
 - ii) C-E 20 (AGTC) jusqu'en Pologne
 - iii) C-E 50 (AGTC) jusqu'en Hongrie

- d) A-50 (OSJD) depuis Lianyungang, Xian (Chine) -
 - i) Almaty (Kazakhstan) - Astrakhan (Fédération de Russie) - Dnipropetrovsk, Fastov (Ukraine) - C-E 50 (AGTC) jusqu'en Hongrie
 - ii) A-203 via Aqmola (Kazakhstan) - Sverdlovsk (Fédération de Russie)- A-20 via Moscou (Fédération de Russie)
 - (-) C-E 10 (AGTC) jusqu'en Finlande
 - (-) C-E 20 (AGTC) jusqu'en Pologne
 - (-) C-E 50 (AGTC) jusqu'en Hongrie

ITINERAIRE CENTRAL (Route de la soie)

A-50 (OSJD) depuis Linayungang, Xian (Chine) - Almaty (Kazakhstan) - A-500/1 via Tachkent, Boukhara (Ouzbékistan) - A-503 via Achkhabad (Turkménistan) - liaison par navire transbordeur - A-701 via Bakou (Azerbaïdjan) -

- i) Tbilissi - A-701/1 ou A-701/2 via Batumi ou Poti (Géorgie) - liaison par navire transbordeur - C-E 562 (AGTC) jusqu'à Constanta (Roumanie) -
- ii) Erevan (Arménie) ou Tbilissi (Géorgie) - C-E 97 (AGTC) via
 - (-) C-E 70 via Istanbul (Turquie) jusqu'en Europe
 - (-) C-E 70 et C-E 74 via Izmir (Turquie) jusqu'en Europe
 - (-) C-E 70, C-E 97 et C-E 562 via Samsun (Turquie), liaison par navire transbordeur jusqu'à Constanta (Roumanie)

ITINERAIRE MERIDIONAL

Chittagong/Dacca (Bangladesh - Delhi (Inde) - Lahore (Pakistan) - Téhéran, Razi (République islamique d'Iran) -

- i) C-E 70 (AGTC) via Istanbul (Turquie) jusqu'en Europe
- ii) C-E 70 et C-E 74 via Izmir (Turquie) jusqu'en Europe
- iii) C-E 70, C-E 97 ou C-E 562 via Samsun (Turquie), liaison par navire transbordeur jusqu'à Constanta (Roumanie)

D. CONCLUSIONS

9. Le Groupe de travail souhaitera peut-être procéder à un premier échange de vues sur les couloirs et itinéraires susmentionnés envisagés comme grandes lignes de transport interrégional combiné entre l'Europe et l'Asie. Il souhaitera peut-être aussi étudier jusqu'à quel point l'Accord AGTC devrait être élargi pour englober les lignes de transport combiné ci-dessus ou toute autre liaison proposée.

10. Pour faciliter l'examen de la question, le secrétariat a préparé, pour information seulement, une carte présentant les itinéraires interrégionaux susmentionnés (voir TRANS/WP.24/1998/Add.1).
