



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2007/2
5 juillet 2007

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

Vingtième session
Genève, 13 et 14 septembre 2007
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

Note du secrétariat

I. RAPPEL

1. À sa quatorzième session (2001), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a adopté la Vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie (http://www.ECE.org/trans/main/wp5/wp5doc_2001.html). Ce document, entériné par le Comité des transports intérieurs (CTI) en 2002, tient compte des conclusions de la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports, tenue à Saint-Petersbourg en 2001, et marque une étape importante dans les travaux des deux commissions régionales de l'ONU sur les liaisons de transport Europe-Asie.

2. En 2003, le CTI a examiné la proposition relative à la mise en place d'une équipe spéciale CEE-CESAP, chargée de coordonner les activités des pays et des organisations internationales concernés. Favorable à l'idée sur le principe, il a toutefois estimé que le moment de la mise en place d'une équipe spéciale était mal choisi, dans la mesure où la CEE et la CESAP entamaient tout juste la mise en œuvre conjointe de leur projet sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie et où la nécessité de mettre en place une équipe spéciale n'était pas manifeste.

3. À sa session de 2004, le CTI a réaffirmé son appui à l'activité conjointe CEE-CESAP visant à continuer de développer certains éléments de la Vision stratégique commune, conformément au schéma défini par le Comité à sa soixante-cinquième session et parallèlement à l'exécution du projet du Compte des Nations Unies pour le développement (UNDA) concernant le renforcement des capacités en matière de création de liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre-maritime (ECE/TRANS/156).

4. En 2006, le CTI a approuvé la décision du WP.5 en faveur de la poursuite du projet commun CEE-CESAP et demandé au secrétariat de présenter, conjointement avec la CESAP, une proposition commune garantissant la poursuite du projet au-delà de 2006. Le Comité a également approuvé la décision du Groupe de travail de demander au secrétariat de définir les modalités appropriées susceptibles de permettre au Groupe d'experts CEE-CESAP, créé dans le cadre du projet de l'UNDA, d'assumer, en étroite collaboration avec le Groupe de travail, le rôle de mécanisme permanent chargé de suivre les activités relatives au développement des transports entre l'Europe et l'Asie (ECE/TRANS/166).

5. En 2007, le Comité a noté que le Groupe de travail s'était déclaré favorable à la poursuite du projet commun CEE-CESAP et qu'il avait approuvé une proposition commune pour la phase II du projet. Il a également entériné la décision prise par le Groupe de travail de convoquer une réunion informelle composée d'un président, d'un vice-président et d'experts nationaux, pour mettre au point des propositions sur la manière dont le Groupe de travail pourrait tirer le meilleur parti possible des résultats de l'étude interne CEE-CESAP dans ses activités et ses travaux futurs (ECE/TRANS/192).

II. PROJET DE LA CEE ET DE LA CESAP CONCERNANT LE DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

6. En 2001, l'Assemblée générale a approuvé le projet de renforcement des capacités en matière de création de liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre-maritime (2002-2006), dont un volet est spécialement consacré aux liaisons de transport Europe-Asie.

7. L'objectif général du projet était: i) d'aider les États membres de la CEA, de la CEE, de la CESAP, de la CESAO et de la CEPALC à renforcer leurs capacités nationales en matière de création de liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre-maritime et ii) de promouvoir la coopération interrégionale pour faciliter le commerce et le tourisme au niveau interrégional.

8. C'est dans ce cadre général que la CEE et la CESAP ont commencé, en 2003, à mettre en œuvre conjointement le volet du projet consacré au développement des liaisons de transport Europe-Asie. Les pays ci-après ont été invités à y participer et à désigner des mécanismes de coordination: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République islamique d'Iran, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine. En 2004, la Grèce, lors de sa présidence de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN), a exprimé la volonté d'être associée aux activités du projet.

9. Dans le cadre du projet, quatre réunions du Groupe d'experts – auxquelles ont participé les mécanismes nationaux de coordination des pays participants – ont eu lieu.

10. La **première réunion du Groupe d'experts**, tenue à Almaty (Kazakhstan) en mars 2004, a approuvé la stratégie et le calendrier de mise en œuvre prévus pour le développement des liaisons Europe-Asie ainsi que leurs critères d'identification (<http://www.ECE.org/trans/main/eatl/1stEGmeeting.html>). Elle a aussi proposé plusieurs mesures de facilitation du passage des frontières, notamment l'élaboration d'une législation-cadre et d'accords plus complets, a rappelé que le projet visait, entre autres objectifs, à définir et hiérarchiser les projets d'investissement susceptibles d'être exposés par les pays et a pris note des larges critères proposés par la CEE-CESAP.

11. La **deuxième réunion du Groupe d'experts**, tenue à Odessa (Ukraine) en novembre 2004, a débattu des grands axes de communication Europe-Asie à développer en priorité et des besoins prioritaires d'investissement (<http://www.ECE.org/trans/main/eatl/2ndEGmeeting.html>). Les critères de sélection des axes ont été établis à partir des conclusions et des recommandations de la première réunion du Groupe d'experts, ainsi que des propositions de liaisons de transport Europe-Asie et des accords relatifs aux infrastructures existants. Sur la base des axes de transport Europe-Asie proposés, la réunion a défini, choisi et adopté une liste préliminaire de grands axes de transport routiers et ferroviaires Europe-Asie à développer et sur lesquels coopérer en priorité, même si certains pays participants ont formulé des réserves concernant certains de ces axes. Les critères adoptés pour la hiérarchisation des projets sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.ECE.org/trans/main/eatl/background.html>.

12. La **troisième réunion du Groupe d'experts**, tenue à Istanbul (Turquie) en juin 2005, a pris note des spécifications techniques correspondant aux axes de communication Europe-Asie sélectionnés que la CEE et la CESAP ont compilés sur la base des rapports par pays (<http://www.ECE.org/trans/main/eatl/3rdEGmeeting.html>). La réunion a adopté plusieurs nouvelles propositions relatives au prolongement ou à la modification de certains tronçons des axes de communication Europe-Asie, ainsi qu'aux grandes voies de communication et ports fluviaux. Elle a approuvé la Méthodologie pour la hiérarchisation des projets relatifs aux axes de communication Europe-Asie et demandé au secrétariat de communiquer aux mécanismes nationaux de coordination la version définitive des modèles pour chaque projet. Elle a prié le secrétariat de rédiger une proposition commune pour la poursuite du projet au-delà de 2006 et d'inciter les institutions financières internationales et les donateurs à envisager de cofinancer sa mise en œuvre. Les participants ont en outre accueilli favorablement la proposition de la réunion informelle du WP.5 sur les liaisons de transport Europe-Asie (tenue en avril 2005) visant à faire de la réunion du Groupe d'experts sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie un mécanisme permanent chargé de coordonner et de suivre efficacement les activités y relatives.

13. La **quatrième réunion du Groupe d'experts**, tenue à Thessalonique en novembre 2006, a étudié les cartes des axes de transport Europe-Asie élaborées lors des réunions précédentes et les modifications proposées par les gouvernements participants (<http://www.ECE.org/trans/main/eatl/4thEGmeeting.html>). Elle a noté que certains des axes identifiés n'appartenaient ni aux réseaux routier et ferroviaire E, ni au réseau autoroutier asiatique, ni au réseau ferroviaire transasiatique, et prié les experts de porter ceux-ci à l'attention de leur gouvernement. Elle a adopté le projet de rapport sur l'exercice de hiérarchisation (annexe 5 du rapport ci-dessus). Les participants ont reconnu que les projets arrêtés pouvaient servir de référence du point de vue international et souligné l'importance des priorités nationales annexées par chacun des gouvernements. La réunion a en outre décidé que le contrôle de la mise en œuvre des projets prioritaires arrêtés devait être inscrit au titre des activités de suivi et elle a encouragé les pays

participants à mettre en œuvre les projets prioritaires associés aux axes sélectionnés. Enfin, elle a formulé des recommandations sur les prochaines activités du projet. Les participants ont également débattu de la mise sur pied d'un mécanisme approprié de coordination et de suivi efficaces des activités relatives aux liaisons Europe-Asie, sur la base du Groupe d'experts constitué dans le cadre du projet. Elle a estimé que le Groupe d'experts existant était bien armé pour poursuivre et pousser plus avant le travail déjà accompli en la matière et que son maintien était la garantie de la dynamique et de la pérennisation de l'activité. Elle a également recommandé de reconduire le mandat des mécanismes nationaux de coordination désignés, de manière qu'ils poursuivent leurs travaux au cours de la période 2007-2010.

III. ÉTUDE INTERNE

14. L'élaboration d'une étude interne était prévue dès le début du projet. Le but visé était de contribuer à l'établissement d'un réseau de transport intégré reliant les régions de la CEE et de la CESAP, y compris les pays du Programme spécial pour l'économie des pays d'Asie centrale (SPECA), à partir des informations sur les pays et des réseaux de transport internationaux existants, dans le cadre d'un projet général intitulé «Définition et élaboration de liaisons et corridors de transport interrégionaux».

15. L'étude présente une évaluation approfondie des principaux corridors terrestres et terrestres-maritimes entre l'Asie et l'Europe et tente de déterminer leur éventuelle viabilité. Les rapports nationaux sur les réseaux routier, ferroviaire et fluvial assortis de détails appropriés sur les connexions avec les zones portuaires pour les opérations de transport multimodal ont été établis par les mécanismes nationaux de coordination, sur la base de la description générale des travaux et d'un questionnaire type.

16. L'étude interne ainsi que des informations générales sur les systèmes de transport des pays participants ont été présentées dans leurs grandes lignes à l'occasion du premier Atelier interrégional CEE-CESAP sur les liaisons de transport Europe-Asie en 2004. Puis, la quatrième réunion du Groupe d'experts a examiné l'avant-projet de l'étude interne, rédigé par le secrétariat, ainsi que le projet de conclusions et de recommandations (Cahier des charges de l'étude interne CEE-CESAP: <http://www.ECE.org/trans/main/eatl/TOR.pdf>). La réunion a décidé que les recommandations de l'étude devaient porter sur: i) la prolongation du projet pour la période 2007-2010 (nouvelle phase II), condition *sine qua non* de la continuité et de la pérennité des résultats obtenus; ii) l'élargissement, au cours de la phase II, de la couverture géographique de façon à inclure davantage de pays d'Europe et d'Asie; iii) la nécessité de trouver les financements requis pour la mise en œuvre de la phase II du projet; iv) la large diffusion des résultats de l'étude interne auprès des organisations internationales et des gouvernements; v) la promotion et la large diffusion des informations relatives au projet dans le cadre des conférences de haut niveau et autres rencontres appropriées. On trouvera l'avant-projet de conclusions et de recommandations de l'étude interne à l'annexe 1 du présent document.

17. Conformément à la structure du plan général, la deuxième partie de l'étude offre une analyse des réseaux de transport internationaux et des initiatives visant à relier l'Asie et l'Europe, en établissant une distinction entre, d'une part, les réseaux appuyés par les organisations du système des Nations Unies et, d'autre part, ceux qui sont appuyés par d'autres instances internationales. La troisième partie décrit les axes qui ont été adoptés comme liaisons de transport Europe-Asie et examine le statut et les problèmes du transport international dans

la région, dans le cadre de ces liaisons. La quatrième partie est consacrée au développement futur et aux questions cruciales touchant à la progression du réseau, notamment les flux de trafic, les aspects techniques et opérationnels et les aspects non physiques (y compris les questions liées au passage des frontières). La cinquième partie traite des projets relatifs aux infrastructures prioritaires et d'envergure internationale, notamment les projets relatifs aux infrastructures des transports entre l'Europe et l'Asie en cours et prévus, ainsi que les nouveaux projets prioritaires proposés. La sixième partie contient des conclusions et des recommandations. L'annexe I récapitule les rapports de pays décrivant brièvement les réseaux de transport nationaux, les points de passage des frontières et les principaux projets relatifs aux infrastructures. L'annexe II énumère les instruments juridiques de la CEE et de la CESAP dans le domaine des transports.

IV. CONCLUSIONS

18. Le Plan de travail pour la réforme de la CEE invite notamment le Comité des transports intérieurs à soumettre au Comité exécutif des propositions sur les moyens de développer les liaisons de transport Europe-Asie (E/ECE/1434/Rev.1). En outre, dans le cadre stratégique de la CEE pour 2008-2009, le sous-programme sur le transport devrait contribuer à développer plus avant l'infrastructure des transports susceptible de renforcer la coopération économique et mettre l'accent sur la coopération sous-régionale aux fins du développement des liaisons de transport Europe-Asie, y compris via des pays en développement sans littoral, en coopération avec la CESAP.

19. À sa soixantième session anniversaire en 2007, la CEE a adopté une déclaration reconnaissant les résultats qu'elle avait obtenus dans le passé en faveur de la coopération et de l'intégration et réaffirmant la volonté des États membres de soutenir et de renforcer la mise en œuvre effective du mandat de l'organisation. La déclaration affirme que la CEE peut grandement contribuer aux efforts visant à relever les défis auxquels est confrontée la région en s'attachant à «... aider les pays à mettre en œuvre, par le biais d'activités sectorielles et de la coopération technique, les résultats obtenus à l'échelle intergouvernementale et à soutenir les initiatives des mécanismes d'intégration régionale et sous-régionale».

20. Lors de la table ronde intitulée «Le développement de transports sûrs: clef de la coopération régionale», tenue pendant la session de la Commission, les participants se sont penchés sur les défis auxquels la région de la CEE est confrontée alors qu'elle s'efforce de développer des liaisons de transport efficaces et sûres, élément essentiel pour renforcer la coopération régionale. Il a été rappelé que le développement des liaisons de transport était un préalable au développement socioéconomique des pays ainsi qu'à la coopération et à l'intégration régionales et il a été convenu que cette activité nécessitait des investissements financiers considérables sur une longue période. Les participants ont en outre estimé que, si le développement des liaisons de transport internationales était un processus complexe s'inscrivant dans le long terme, il supposait avant tout **un engagement politique et financier fort au plan national ainsi que des mécanismes internationaux efficaces pour la coopération et la coordination des stratégies et approches nationales.**

21. En ce qui concerne le développement des liaisons entre l'Europe et l'Asie, les participants ont souligné l'utilité de la coopération entre pays que la CEE, conjointement avec la CESAP, s'attache à promouvoir et qui a permis de déterminer les itinéraires prioritaires entre l'Europe et l'Asie ainsi que d'évaluer et de hiérarchiser un grand nombre de projets. En conclusion,

les participants ont jugé que les travaux de la CEE sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie avaient contribué à focaliser l'attention et à promouvoir le développement des transports dans les sous-régions concernées. Il fallait pour l'avenir **intensifier ces travaux et prendre des mesures concrètes pour faciliter le développement plus systématique des liaisons et des projets qui ont été définis comme prioritaires.**

22. Certains des objectifs stratégiques et des recommandations mis en exergue ci-dessus indiquent clairement qu'il est crucial de développer plus avant les liaisons de transport Europe-Asie. Toutefois, le développement des liaisons de transport Europe-Asie et les activités menées sous les auspices des Nations Unies connaissent aujourd'hui une phase critique. Après quatre ans de travail en commun entre la CEE, la CESAP et les gouvernements de 18 pays participants, le projet financé par le Compte des Nations Unies pour le développement touchera à son terme en 2007. En conséquence, si la phase II n'est pas dotée de ressources suffisantes, le projet risque d'être interrompu, les ressources allouées perdues et les efforts fournis par toutes les parties prenantes réduits à néant.

23. Plus important, le développement durable des liaisons de transport et les projets prioritaires définis lors de la phase I 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.

24. Par conséquent, 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 pour la poursuite du projet et des activités connexes, ainsi que pour la mise en œuvre continue des résultats concrets déjà obtenus. Cet état de fait a été souligné à de nombreuses occasions et l'avant-projet de conclusions et de recommandations formulées dans le cadre de l'étude interne (joint à l'annexe 1 du présent document) illustre parfaitement les mesures à prendre pour assurer, sans discontinuer, la poursuite du projet relatif aux liaisons de transport Europe-Asie.

V. PROPOSITION

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. Elle pourrait avoir lieu à l'occasion de la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs, prévue du 19 au 21 février 2008. Les ministres ou les responsables de haut niveau des 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 création d'un mécanisme approprié permettant de suivre le déroulement du projet, les ministres réaffirmeraient très clairement leur attachement à cette activité. On trouvera à l'annexe 2 une proposition d'avant-projet de déclaration solennelle en faveur du développement futur des liaisons de transport Europe-Asie.

ANNEXE 1

ÉTUDE INTERNE: AVANT-PROJET DE CONCLUSIONS ET DE RECOMMANDATIONS

I. CONCLUSIONS

1. Les échanges de marchandises entre l'Europe et l'Asie de l'Est ont connu une forte croissance au cours des dix dernières années, illustrant dans une large mesure le dynamisme de l'économie chinoise, axée sur les exportations, et la reprise exceptionnellement soutenue de l'activité économique en Russie ainsi que d'autres économies dotées de ressources naturelles de la région de l'Europe de l'Est, du Caucase et de l'Asie centrale. Les nombreux ports maritimes et voies de navigation – en augmentation rapide – prenant en charge le gros des échanges marchands entre l'Asie de l'Est et l'Europe pourraient être complétés par des liaisons de transport terrestres entre l'Europe et l'Asie, ce qui améliorerait les perspectives de développement économique non seulement des grandes puissances des marchés émergents telles la Chine et la Russie, mais aussi de l'Iran, de la Turquie, de l'Ukraine et d'autres pays sur les axes euro-asiatiques, ainsi que les 10 pays sans littoral participant au projet de développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldova, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan).

Le développement d'itinéraires de transport intérieur rentables entre l'Europe et l'Asie pourrait offrir des options supplémentaires par rapport aux itinéraires maritimes existants et constituer dans le même temps un bon outil de développement pour les pays de la région Europe-Asie, spécialement pour les pays sans littoral participants.

2. Les pays sans littoral situés le long du pont terrestre Europe-Asie dépendent les uns des autres pour l'accès aux marchés internationaux. Une liaison manquante ou déficiente dans un pays peut rendre l'intégralité d'un itinéraire économiquement non viable pour le transport international. La persistance de goulets d'étranglement non physiques, tels que des exigences administratives excessives, les temps d'attente aux passages de frontières, les paiements non officiels et les fermetures inopinées de frontières, continue de dissuader les transporteurs de chercher de nouveaux itinéraires. Résultat, les pays se trouvant le long du pont terrestre Europe-Asie doivent supporter des coûts de transport relativement élevés, ce qui met à mal leur compétitivité à l'exportation et les empêche d'accéder à de nouveaux marchés d'exportation susceptibles de stimuler leur développement économique.

3. Les itinéraires euro-asiatiques qui ont été déterminés sont, pour la plupart, intermodaux puisqu'ils passent par la mer Caspienne et la mer Noire. Il faut donc que les interfaces entre les modes soient aussi efficaces que possible, permettant ainsi aux transporteurs d'optimiser les performances du transport combiné mer-rail-route sur les axes Europe-Asie existants.

4. Le projet de développement des liaisons de transport Europe-Asie a déjà permis d'obtenir un certain nombre de résultats tangibles. Grâce à la volonté des 18 pays impliqués dans la coopération et aux contributions et aux propositions faites par leurs experts nationaux, le projet a permis:

- a) De définir les grands axes ferroviaires, routiers et fluviaux reliant l'Europe et l'Asie à étudier au titre du développement prioritaire;
- b) De repérer un certain nombre de dépôts de conteneurs et de terminaux et ports intermodaux clés le long des itinéraires sélectionnés et de déterminer les obstacles physiques et non physiques au transport sur le réseau de liaisons de transport Europe-Asie;
- c) De créer un Système d'information géographique (SIG) complet (base de données);
- d) De classer par ordre de priorité 230 projets d'investissement visant à développer l'infrastructure de transport dans les 15 pays participant au projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie;
- e) De procéder à une première évaluation des obstacles non physiques jalonnant les axes de transport Europe-Asie;
- f) De mettre sur pied un mécanisme de coordination temporaire, en l'occurrence le Groupe d'experts désigné par les gouvernements participants.

5. La présente étude interne a également permis de définir les obstacles au développement régulier des liaisons de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie concernées par les trois domaines stratégiques d'intervention (infrastructure, facilitation, politique):

- a) Développement coordonné des priorités en termes d'investissements d'infrastructure du projet relatif aux liaisons de transport Europe-Asie (infrastructure);
- b) Harmonisation et mise en œuvre effective du cadre réglementaire (infrastructure et facilitation);
- c) Levée des obstacles au transport de transit et au passage des frontières jalonnant les liaisons de transport Europe-Asie (facilitation);
- d) Amélioration du climat commercial dans les secteurs routier, ferroviaire et du transport combiné (politique);
- e) Suivi en continu des activités liées au projet (politique).

II. RECOMMANDATIONS

6. La coopération actuelle entre les 18 gouvernements participant au projet concernant les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie et les deux commissions régionales de l'ONU (CEE, CESAP) doit être poursuivie et, autant que possible, renforcée par la mise en œuvre d'actions stratégiques. Les recommandations ci-après pourraient favoriser la meilleure exploitation possible des expériences et des résultats acquis dans le cadre de la mise en œuvre du présent projet.

A. Infrastructure

7. Le développement prévisionnel de l'infrastructure de transport suppose des dépenses financières à long terme considérables, ce qui rend la tâche complexe dans la mesure où les gouvernements devront trouver un équilibre avec les autres priorités nationales, contrebalancer leurs intérêts nationaux et internationaux, s'assurer des avantages économiques, sociaux et environnementaux nets, coordonner leurs programmes et leurs échéanciers avec les pays voisins, déterminer les degrés d'intervention respectifs des secteurs privé et public et prendre en compte des considérations de sécurité.

8. Dans tous les pays situés le long des itinéraires de transport Europe-Asie, les investissements nécessaires en matière d'infrastructure des transports sont nettement supérieurs aux fonds disponibles. Aussi, les secrétariats de la CESAP et de la CEE se sont-ils efforcés d'aider les pays à cerner, évaluer et hiérarchiser les projets d'investissement viables le long des itinéraires entre l'Europe et l'Asie sélectionnés. Quinze des dix-huit pays participants ont transmis, sur la base d'une méthodologie convenue, des données relatives aux projets concernant les liaisons de transport Europe-Asie aux fins de leur évaluation et de leur hiérarchisation. En résumé, le coût total des projets et les résultats du processus d'évaluation s'établissent comme suit.

a) Sur les 230 projets transmis (coût dépassant les 42 milliards de dollars):

Les projets ferroviaires représentent 54 % du total des dépenses d'investissement;

Les projets routiers 29 %;

Les projets maritimes 13 %; et

Les projets fluviaux 4 %.

b) Les dossiers ont été classés en quatre catégories de priorité:

Financement confirmé;

Financement à confirmer;

Projets à faible priorité; et

Projets appelant des données supplémentaires aux fins d'une évaluation plus approfondie.

9. Le financement de la moitié des dépenses d'investissement totales (21 milliards de dollars) pour la mise en œuvre de 130 projets est garanti. Quelque 31 % des dépenses d'investissement supplémentaires (environ 13 milliards de dollars) concernent des projets à haute priorité dont le financement reste à ce jour incertain. Le reste des investissements d'infrastructure prévus par les autorités concerne des projets à faible priorité (7 %) ou qui n'ont pu faire l'objet d'une évaluation, faute de données suffisantes (12 %). Il convient de souligner qu'il s'agit là de résultats préliminaires.

10. S'agissant des infrastructures, l'étude a donné lieu aux recommandations suivantes:

a) Il est indispensable d'accélérer la mise en œuvre des projets prioritaires retenus, et dont le financement est assuré, pour améliorer la compétitivité des itinéraires de transport entre l'Europe et l'Asie et résorber les principaux goulets d'étranglement d'infrastructure recensés par le Groupe d'experts;

b) Les travaux de définition et de systématisation du réseau d'infrastructure ayant été effectués à la fois par la CEE et la CESAP dans leur région respective, en l'occurrence sur la base des accords AGR, AGC, AGTC, AGN et des accords intergouvernementaux relatifs aux routes d'Asie (AH) et aux chemins de fer transasiatiques (TAR), les pays participant au projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie devraient concentrer leurs efforts sur l'intégration de tous les itinéraires Europe-Asie retenus dans ces réseaux et sur un meilleur fonctionnement et une plus grande cohérence des réseaux européens et asiatiques existants tant au niveau régional qu'interrégional (par exemple, réduction des goulets d'étranglement, interopérabilité). Dans un deuxième temps, ils devraient s'attacher à développer le réseau, dès lors qu'un niveau d'exigence, de fonctionnement et de cohérence satisfaisant aura été atteint;

c) La stratégie de développement de l'infrastructure de transport entre l'Europe et l'Asie devrait reposer sur des plans directeurs nationaux, élaborés par les gouvernements participant au projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie, en fonction des accords relatifs aux infrastructures existants à l'échelle de la région ou de la sous-région et des projets de liaison retenus. Les plans directeurs nationaux et leurs possibilités de financement seront ensuite examinés dans un contexte sous-régional, régional et interrégional, dans le cadre de la stratégie de développement de l'infrastructure de transport entre l'Europe et l'Asie;

d) Afin de disposer de renseignements réalistes sur le montant effectif des dépenses d'investissement nécessaires à la modernisation des itinéraires Europe-Asie sélectionnés, les pays participants ayant transmis des données incomplètes sont encouragés à fournir rapidement des informations plus détaillées, de manière que l'exercice d'évaluation puisse être mené à bien avec les ressources existantes;

e) Pour trouver les fonds nécessaires au financement des projets d'infrastructure prioritaires, il est vivement recommandé aux experts des pays participants de transmettre régulièrement à la CEE et à la CESAP des données relatives au projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie. Les deux commissions régionales devraient, en collaboration avec les institutions financières internationales, étudier systématiquement les solutions de financement permettant la mise en œuvre des projets prioritaires.

f) La volonté politique et l'engagement sur le long terme des pays concernés sont deux éléments indispensables au succès de la mise en œuvre du programme d'investissement du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie; il est donc recommandé d'inclure ce programme dans les plans nationaux de développement des infrastructures.

B. Facilitation

11. Le développement des infrastructures ne permettra pas à lui seul d'atteindre l'objectif d'assurer la bonne circulation des marchandises entre l'Europe et l'Asie; il reste encore beaucoup à faire pour supprimer les obstacles non physiques. La levée des obstacles au transport international le long des itinéraires Europe-Asie devrait être la première priorité des pays concernés.

12. Il faut radicalement améliorer les régimes de passage des frontières pour rendre les itinéraires Europe-Asie plus compétitifs que jusqu'à présent. L'accès aux instruments juridiques internationaux (les conventions, accords de transport de l'ONU, etc.) est important mais ne mène pas à grand chose sans mise en œuvre efficace de ces instruments. Les pays concernés doivent faire preuve de volonté politique et d'engagement en faveur de l'accès aux conventions internationales et de leur mise en œuvre si l'on veut parvenir à un niveau raisonnable d'harmonisation au niveau de la législation, des institutions et des pratiques.

13. Les secrétariats de la CEE et de la CESAP sont disposés à continuer à travailler avec les pays, à leur demande, pour évaluer les implications de l'accès aux instruments juridiques internationaux et de leur mise en œuvre.

14. S'agissant de la facilitation, l'étude a donné lieu aux recommandations suivantes:

a) Les obstacles à la fluidité du mouvement des marchandises au passage des frontières internationales devraient être abordés de manière concertée par toutes les autorités concernées, en consultation avec le secteur privé. Il est indispensable que les secteurs public et privé collaborent pour accélérer le progrès en matière de facilitation des transports;

b) Les pays participant au projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie devraient s'intéresser tout particulièrement au renforcement des capacités. Il est conseillé de privilégier les activités visant à renforcer les capacités des agents nationaux des diverses instances s'occupant des formalités et des procédures régissant le passage des frontières;

c) La méthode temps/coût-distance de la CESAP devrait être utilisée pour détecter et localiser les goulots d'étranglement ainsi que pour évaluer périodiquement le succès des mesures de facilitation et la compétitivité des itinéraires définis;

d) Il faut davantage s'efforcer d'accéder aux instruments juridiques internationaux en matière de facilitation des transports en général et de facilitation du passage des frontières en particulier, les promouvoir et les mettre en œuvre;

e) Il conviendrait dans chacun des pays participant au projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie de créer des mécanismes nationaux appropriés de facilitation du commerce et du transport puis de les renforcer, avec la participation de responsables du Gouvernement et de représentants du secteur privé, selon que de besoin. Cela contribuerait également à développer la coordination entre les centres de liaison du projet et les autres parties prenantes;

f) Il devrait être procédé en permanence, dans le cadre du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie, à un échange de données d'expérience et de bonnes pratiques entre les pays concernés ainsi qu'à une évaluation et un suivi périodiques des progrès enregistrés aux principaux points de franchissement des frontières jalonnant les itinéraires de transport Europe-Asie.

C. Politique

15. La mise en œuvre effective et efficace des mesures liées au développement des infrastructures et à la facilitation des transports doit s'inscrire dans une politique générale solide, garant de la durabilité du projet. Aussi, un certain nombre de recommandations directrices à l'intention des organisations internationales et des pays concernés ont-elles été formulées dans le cadre de l'étude réalisée en rapport avec le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie:

a) Les résultats des exercices liés aux infrastructures et à la facilitation réalisés dans le cadre du projet devraient être portés à l'attention des instances appropriées de la CEE et de la CESAP, pour examen des éventuelles mesures de suivi, dans le cadre de leurs travaux législatifs et normatifs ordinaires;

b) La création d'un mécanisme approprié permettant de coordonner et de suivre efficacement les activités relatives aux liaisons de transport Europe-Asie est essentielle. Le Groupe d'experts existant est bien équipé et compétent pour continuer de coordonner et de suivre ces activités et les gouvernements participant au projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie devraient garantir sa pérennité;

c) Les activités ci-après, entre autres, devraient être considérées comme de «bonnes pratiques» en matière de développement des infrastructures de transport et de facilitation du transport international entre l'Europe et l'Asie:

- i) Les projets TEM et TER et leur plan directeur;
- ii) Le Groupe de haut niveau de l'UE;
- iii) La méthode temps/coût-distance de la CESAP;
- iv) L'élaboration du concept de plates-formes logistiques;
- v) Les activités de suivi du passage des frontières, de l'IRU (pour le transport routier) et du projet TER (pour le rail);
- vi) Le cofinancement de la mise en place et de la modernisation du réseau de routes asiatiques (AH);
- vii) Les parcours de démonstration de trains-blocs de conteneurs;

d) Il est important de tirer parti des expériences acquises dans le cadre de la mise en œuvre du projet commun CEE-CESAP concernant les liaisons de transport Europe-Asie. Ces expériences concernent notamment l'issue des activités relatives à la définition des axes prioritaires, à la hiérarchisation des projets, à l'application de la méthode temps/coût-distance, à la création d'une base de données (Système d'information géographique), au développement de nouvelles technologies informatiques, au renforcement des capacités et à la poursuite du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie;

e) La poursuite du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie dans le cadre d'une nouvelle phase II (2008-2011) est cruciale. La CEE et la CESAP ont élaboré et soumis conjointement, dans le cadre d'une demande de financement, une proposition concrète pour la phase II du projet. Il convient de la doter des fonds nécessaires.

ANNEXE 2

PROPOSITION D'AVANT-PROJET DE DÉCLARATION SOLENNELLE EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT FUTUR DES LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

Je soussigné(e), [INSÉRER LE TITRE (*Ministre des transports ou son représentant*)], au nom de tous les membres du [INSÉRER LE NOM DE L'ORGANISME PUBLIC (*Ministère des transports*)] de [INSÉRER LE NOM DE L'ÉTAT MEMBRE], réunis à [INSÉRER LE NOM DE LA VILLE] le2008 [INSÉRER LA DATE],

Considérant que les échanges entre l'Europe et l'Asie, qui se font essentiellement par voie maritime, connaissent une croissance particulièrement forte,

Conscient(e) que le développement d'itinéraires de transport intérieur rentables, plus sûrs et plus sécurisés entre l'Europe et l'Asie pourrait offrir des options supplémentaires par rapport aux flux marchands actuels et futurs entre les deux continents,

Reconnaissant l'importance des itinéraires de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie dans la facilitation de l'accès aux marchés, aux opportunités économiques et aux services sociaux d'un certain nombre de pays se trouvant le long de ces itinéraires, y compris des pays en développement sans littoral et des pays de transit – ce qui pourrait grandement contribuer au développement économique et à la réduction de la pauvreté dans la région –, et **prenant note** de l'importance d'une mise en œuvre efficace du Programme d'action d'Almaty concernant la coopération en matière de transport de transit,

Préoccupé(e) par le manque d'infrastructures de bonne qualité et de services de transport adaptés et rentables entre l'Europe et l'Asie, et **conscient(e)** de la nécessité de multiplier les investissements en infrastructures de transport et d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport,

Résolu(e) à lever les obstacles physiques et non physiques le long des corridors de transport, des ports maritimes et des voies navigables intérieures,

Considérant que les grands axes de transport routiers et ferroviaires entre l'Europe et l'Asie ainsi que plusieurs projets prioritaires y relatifs concernant les infrastructures de transport ont été déterminés par les experts des États membres participants lors de quatre réunions du Groupe d'experts tenues dans le cadre du projet commun CEE-CESAP sur les liaisons de transport Europe-Asie, comme indiqué dans les rapports correspondants et l'étude interne réalisée par la CEE et la CESAP,

Convaincu(e) que la poursuite ininterrompue du projet de la CEE et de la CESAP relatif aux liaisons de transport Europe-Asie garantirait le développement des itinéraires de transport et des projets prioritaires et consoliderait les autres résultats concrets déjà obtenus à ce jour, en particulier le climat créé autour du projet et la dynamique instaurée entre les États membres participants,

Reconnaissant qu'il y a moyen de mettre en œuvre les projets, les objectifs et les recommandations politiques connexes dans le secteur des transports de [INSÉRER LE NOM DE L'ÉTAT MEMBRE],

Prends l'engagement d'approuver les divers itinéraires prioritaires de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie déterminés par le projet et d'œuvrer en faveur de leur réalisation, notamment via:

a) Le développement ou le renforcement de toutes les activités au niveau national visant à promouvoir des possibilités permettant de garantir le financement durable à long terme de la mise en œuvre des projets prioritaires;

b) L'échange de données d'expérience avec les autres États membres participants et, le cas échéant, les autres organisations internationales et institutions financières internationales concernées;

c) La promotion des activités axées sur la mise en œuvre des projets prioritaires et la levée des obstacles physiques et non physiques jalonnant les itinéraires de transport Europe-Asie passant par [INSÉRER LE NOM DE L'ÉTAT MEMBRE];

d) L'aide soutenue à la collaboration avec les autres États membres participants, les organisations internationales et les institutions financières internationales ainsi que les autres parties prenantes du secteur public et du secteur privé pour faciliter la mise en œuvre du projet de la CEE et de la CESAP concernant les liaisons de transport Europe-Asie et assurer qu'il soit pleinement tiré parti des expériences acquises à ce jour dans la réalisation du projet;

e) La poursuite du projet dans le cadre d'une nouvelle phase II (2008-2011); et

f) L'appui à la création d'un mécanisme propre à permettre le suivi permanent du projet.

Et à encourager les autres institutions publiques compétentes à mettre en œuvre les activités relevant de leur compétence et de leur responsabilité.

[INSÉRER LE NOM DE L'ÉTAT MEMBRE]

[SIGNATURE]
