



---

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

Genève, 7 et 8 septembre 2010

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie****Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport  
Europe-Asie**

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). 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 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 dans le Caucase et 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 n'ont généralement pas disposé 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. Par ailleurs, 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-Pétersbourg, 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 (mars 2004), Odessa (novembre 2004), Istanbul (juin 2005) et Thessalonique (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 (annexes I et II). 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 (annexe III).

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 ont 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 d'établir 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 activement à ces travaux. Donnant suite à cette demande, 26 gouvernements ont désigné des responsables nationaux (Allemagne, Afghanistan, 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, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine).

---

<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>.

12. Trois réunions du Groupe d'experts ont été organisées au titre de la phase II du projet LTEA. La CEE en a accueilli deux à Genève, en septembre 2008 et en septembre 2009. La troisième a eu lieu à Istanbul, en novembre 2009, juste avant un atelier interrégional sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie, accueilli par le Ministère turc des transports et des communications et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN). 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).

13. Lors de ces réunions, les mécanismes nationaux de coordination de 26 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, en s'appuyant sur des consultants extérieurs et 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.

14. En outre, lors des réunions de Téhéran et Istanbul, 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 dans les régions de l'OCE et de la CEMN, 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 et la CEMN a donné la possibilité d'étudier plus avant les interactions et les synergies.

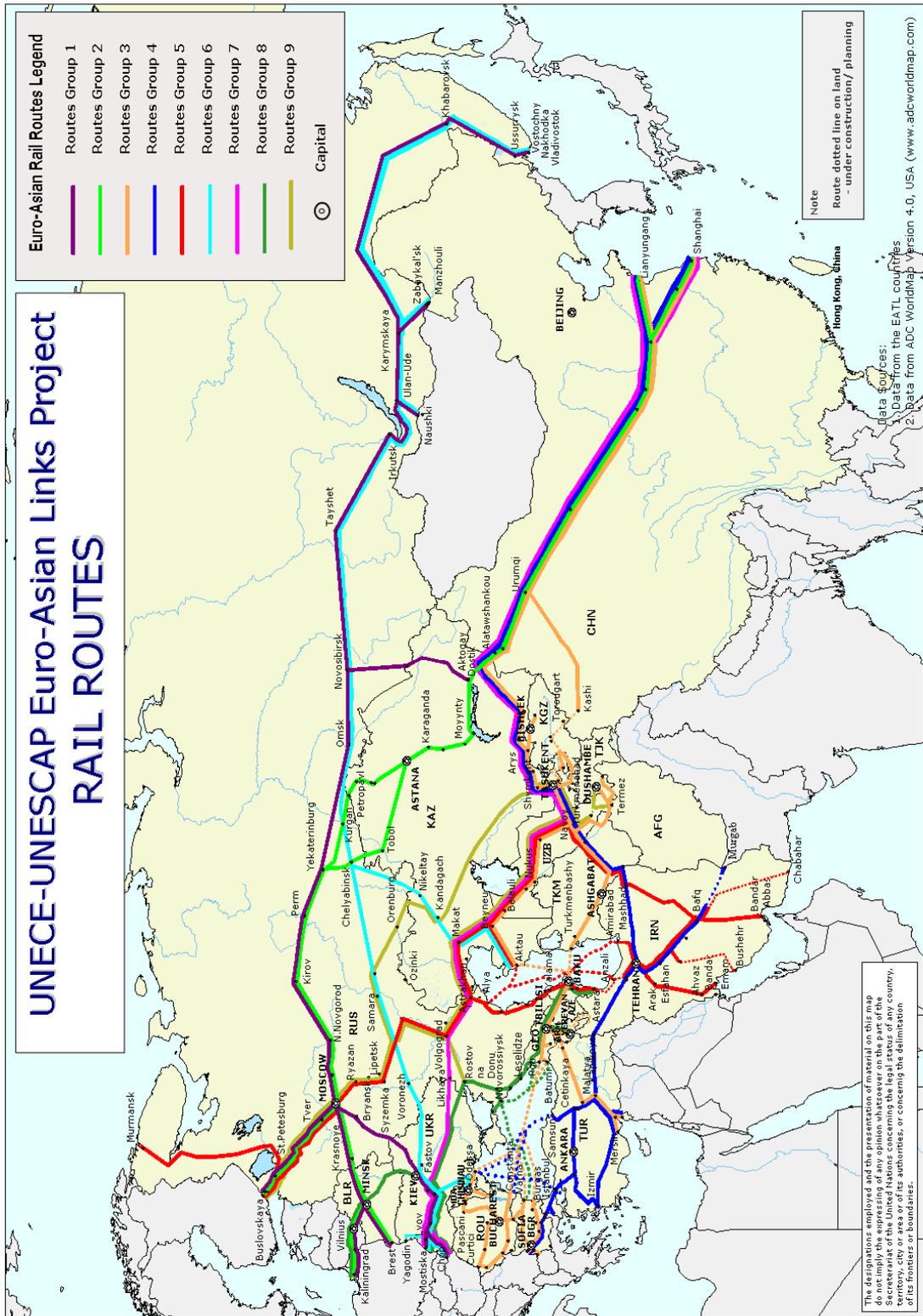
## **IV. Conclusions**

15. 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.

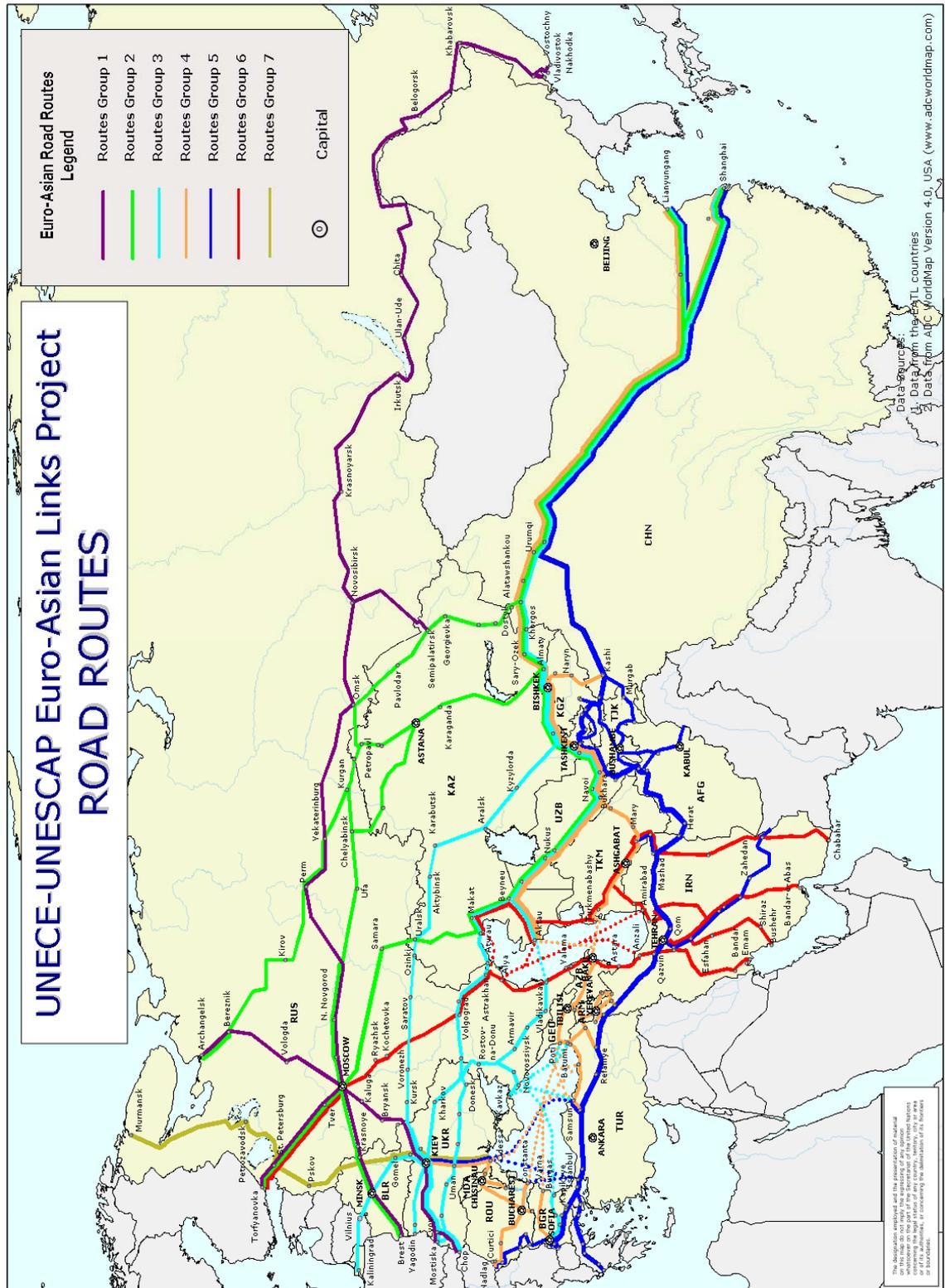
16. La coopération internationale dans le cadre du projet LTEA, encouragée par la CEE et la CESAP, a produit des résultats concrets. Il a été estimé que ces résultats constituaient une base solide pour maintenir la coopération aux fins du développement des liaisons de transport Europe-Asie. Les travaux 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 le développement des infrastructures de transport, favorise les initiatives et mesures touchant la facilitation et organise des réunions et des manifestations visant à renforcer les capacités.

17. 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 Europe-Asie réside dans la capacité qu'ont celles-ci de devenir des composantes des principales chaînes d'approvisionnement des LTEA, 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 LTEA économiquement non viable pour le transport international. 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.

# Annexe I



Annexe II



## Annexe III

## Projets LTEA

(En millions de dollars des États-Unis)\*

Code de pays ISO	Tous types de projets		Route		Rail		Par type d'infrastructure					
	Nombre de projets	Coût des projets	Nombre de projets	Coût des projets	Nombre de projets	Coût des projets	Maritime		Voies navigables intérieures		Autres	
							Nombre de projets	Coût des projets	Nombre de projets	Coût des projets	Nombre de projets	Coût des projets
ARM	8	121,7	3	56,4	5	65,3	–	–	–	–	–	–
AZE	10	1 681,5	7	1 079,1	1	600,0	2	2,4	–	–	–	–
BLR	4	28,1	3	27,4	1	0,7	–	–	–	–	–	–
BGR	24	5 488,9	15	1 532,8	7	3 816,8	1	115,6	1	23,7	–	–
CHN	3	4 603,0	1	413,0	–	–	2	4 190,0	–	–	–	–
GEO	49	3 312,0	4	108,2	21	2 140,5	24	1 063,3	–	–	–	–
IRN	44	8 428,3	34	3 700,3	10	4 728,0	–	–	–	–	–	–
KAZ	14	1 902,4	14	1 902,4	–	–	–	–	–	–	–	–
KGZ	8	1 555,1	5	218,7	3	1 336,4	–	–	–	–	–	–
MDA	9	888,9	5	225,5	3	413,4	–	–	1	250,0	–	–
ROU	12	721,8	–	–	–	–	7	333,3	5	388,5	–	–
TJK	7	240,2	4	237,0	1	–	–	–	–	–	1	3,1
TUR	19	11 450,0	12	3 124,0	7	8 326,0	–	–	–	–	–	–
UKR	7	1 226,2	–	–	2	292,6	1	1,5	4	932,2	–	–
UZB	12	1 774,5	5	100,8	7	1 673,7	–	–	–	–	–	–
<b>Total</b>	<b>230</b>	<b>43 422,6</b>	<b>112</b>	<b>12 725,7</b>	<b>68</b>	<b>23 393,4</b>	<b>37</b>	<b>5 706,0</b>	<b>11</b>	<b>1 594,3</b>	<b>1</b>	<b>3,1</b>

\* Note: Le tableau ne porte que sur les pays qui ont communiqué des données.