



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-quinzième session**

Genève, 26-28 février 2013

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Réunion ministérielle «pour des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie»**Principaux résultats de la phase II du Projet pour les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa soixante-dixième session (19-21 février 2008), le Comité des transports intérieurs a décidé de créer un Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (Groupe d'experts LTEA), adopté le mandat de ce groupe et demandé que les résultats du groupe lui soient transmis, ainsi qu'au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) de la Commission économique pour l'Europe (ECE/TRANS/200, par. 30, et annexe III, par. 8). À sa soixante-douzième session (23-25 février 2010), il a approuvé la prorogation de deux ans du mandat du Groupe d'experts, jusqu'en février 2012. Cette décision a été approuvée par le Comité exécutif à sa réunion du 31 mars 2010. Le présent document est une contribution visant à satisfaire aux obligations en matière de présentation de rapports décidées par le Comité des transports intérieurs. Le rapport complet sur la phase II du Projet est publié sous la cote ECE/TRANS/230.

II. Introduction

2. L'Organisation des Nations Unies soutient depuis longtemps le développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. Le projet mondial intitulé «Renforcement des capacités en matière de création de liaisons de transport interrégionales terrestres et terrestres maritimes», exécuté entre 2003 et 2007, comportait un volet axé sur les liaisons Europe-Asie et a permis de recenser les principales liaisons visant à relier les réseaux européens et asiatiques. Les axes LTEA visés dans la phase II du projet ont été étendus à

sept nouveaux pays membres, et couvrent ainsi 27 pays¹. À l'issue de cette phase, 9 axes routiers, 9 liaisons ferroviaires, 17 liaisons par voie navigable, 52 ports fluviaux et 70 ports maritimes ont été recensés. La liste définitive comprenait 311 projets prioritaires d'infrastructures (pour un coût total de 215 milliards de dollars des États-Unis) dont 188 plus particulièrement prioritaires d'un coût total de 78 milliards de dollars. Outre l'évaluation des besoins d'investissement dans les transports, c'est-à-dire le Plan d'investissement actualisé, les liaisons par voie ferrée et par voie maritime ont été comparées, les obstacles non physiques au transport international le long des axes ont été examinés et une analyse des forces, des faiblesses, des possibilités et des menaces (FFPM) a été effectuée. En outre, une base de données SIG (systèmes d'information géographique) a été mise au point et des cartes indiquant les projets prévus établies.

III. Évaluation des besoins d'investissement en matière de transport

3. L'objectif prioritaire de la phase II consistait à réviser les projets en matière d'infrastructures prioritaires identifiés durant la phase I et à mettre au point un plan d'investissement international actualisé pour les nouveaux projets qui supposeraient une stratégie d'investissement réaliste à court, à moyen et à long terme pour les axes LTEA recensés. Cela supposait d'établir un inventaire exhaustif de projets en matière de routes, voies ferrées, voies navigables intérieures, ports maritimes, terminaux intérieurs et autres pour les 27 pays participants ainsi que le budget estimatif s'y rapportant et un calendrier de mise en œuvre.

4. Un examen et une évaluation de l'état d'avancement des projets prioritaires de la phase I ont montré qu'environ 53 % des projets avaient effectivement été menés à bien au cours de cette phase et que 25 % avaient été reportés sur la phase II. Aucune information détaillée n'a été fournie concernant l'état d'avancement des autres projets.

5. Le classement des projets en fonction de leur degré de priorité dans l'évaluation des besoins d'investissement reposait sur les propositions de projet formulées par les gouvernements, regroupés en fonction de leur période de mise en œuvre (quatre périodes prévues). La méthode appliquée était identique à celle mise au point pour la phase I du projet, afin de garantir la cohérence des deux phases. Elle comportait trois étapes:

- Identification des projets sur la base de critères prédéfinis (délais de lancement et possibilités de financement, ainsi que les objectifs communs des autorités responsables, nationales ou internationales, et collecte d'informations/de données disponibles immédiatement);
- Analyse des projets d'après les données disponibles concernant les critères prédéfinis tels que: utilité pour les liaisons internationales, promotion de solutions visant à répondre aux besoins de transport de transit particuliers des pays en développement sans littoral; établissement de liaisons entre pays à faible revenu ou pays les moins avancés et grands marchés européens et asiatiques; franchissement d'obstacles naturels; élimination des goulets d'étranglement; amélioration des tronçons laissant à désirer afin qu'ils répondent aux normes internationales;

¹ Les pays participants au projet LTEA sont les suivants: 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. La Pologne et la Serbie ont adhéré au projet LTEA en 2012 et celui-ci comprend actuellement 29 membres.

ou réalisation de tronçons manquants sur les axes recensés; stade de préparation avancé, importantes répercussions sociales et effets minimes sur l'environnement;

- Détermination de la période/du degré de priorité en fonction du score total obtenu.

6. Les projets relatifs aux infrastructures de transport qu'il est proposé d'incorporer dans le Plan d'investissement du projet actualisé étaient aussi bien des projets non achevés de la phase I que des projets de la phase II. Le plan contient un inventaire exhaustif des projets concernant des liaisons routières et ferroviaires, des voies navigables intérieures ainsi que le développement de terminaux maritimes et terrestres pour chacun des 27 pays participants. Le classement en fonction des priorités a également été réalisé pour chacun des axes routiers et ferroviaires identifiés, afin d'établir les financements déjà assurés. L'inventaire des projets repose sur des données actualisées communiquées par 23 pays. Pour les quatre autres pays, les données utilisées étaient les données initiales fournies lors de la phase I, qui concernent notamment les coûts d'investissement estimatifs et fixent un calendrier de mise en œuvre réaliste.

IV. Comparaison des transports ferroviaires et maritimes entre l'Asie et l'Europe

7. Le développement des échanges entre l'Europe et l'Asie a une incidence majeure sur les flux de trafic et, partant, le développement futur de liaisons Europe-Asie. Dans ce contexte, le développement social et économique des pays de transit et sans littoral en développement le long des axes LTEA est particulièrement important. D'après l'analyse des flux commerciaux entre les 27 pays participant à l'étude consacrée à la phase II du projet, en général les exportations de la Chine représentaient un fort pourcentage des exportations totales de l'Asie vers l'Europe. En outre, les flux commerciaux entre pays d'Asie ont sensiblement augmenté.

8. Le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe se fait principalement par voie maritime. La distance entre les deux continents, les nombreux passages de frontières, l'instabilité politique, les pratiques de recherche de rentes, l'insécurité, les retards aux frontières et les imprévus découragent l'utilisation des transports routiers. En outre, de simples comparaisons entre les coûts permettent souvent de conclure que la voie terrestre entre Europe et Asie n'est pas compétitive. La comparaison du coût et du temps nécessaire pour le transport d'un conteneur du port de Shanghai au port de Hambourg par voie maritime et par voie terrestre peut être trompeuse. En réalité, les produits transportés par conteneur sont acheminés depuis les zones de production aux zones de consommation finale, qui sont souvent éloignées des ports. En conséquence, les responsables de la logistique doivent comparer les coûts de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, qui comprennent les coûts du transport routier des containers depuis/vers l'entrepôt/le port, les coûts liés à la manutention au terminal et les coûts des documents de transport, et autres frais administratifs.

9. Le transport ferroviaire peut être plus compétitif en termes aussi bien de temps que de coût lorsque les zones de production se situent relativement loin des ports, comme c'est le cas en Chine et en Inde, et que les marchandises sont destinées aux pays d'Europe méridionale ou orientale.

10. En conséquence, un autre objectif de la présente étude était de comparer les routes maritimes existantes et certaines liaisons ferroviaires entre l'Europe et l'Asie. La méthode utilisée pour cette analyse était simple et pragmatique, à savoir le point de vue d'un responsable logistique d'une société qui fabrique des marchandises dans un lieu donné et qu'il doit livrer ailleurs.

11. Neuf scénarios ont été analysés. Dans tous les scénarios, le transport ferroviaire est le plus rapide. En combinaison avec le transport maritime et le transport routier il constitue une option viable et compétitive, pour autant que la gestion des couloirs ferroviaires soit efficace, que les gouvernements soient disposés à coopérer et que les sociétés de chemins de fer répondent efficacement aux besoins des consommateurs tout au long du couloir de transport.

V. Obstacles non physiques au transport international le long des axes LTEA

12. Un autre volet de la phase II du projet était l'identification des obstacles non physiques au transport. L'analyse a révélé une contradiction entre les intérêts et la perception du public et ceux du secteur privé. Par exemple, l'importance des comités nationaux chargés de la facilitation du commerce et des transports, ou de tout autre accord de partenariat public et privé, était considérée élevée ou faible selon le répondant.

13. Le nombre et la qualité des infrastructures de transport s'améliorent, même si les progrès sont lents et ne concernent que certaines parties du réseau, mais la gestion des infrastructures routières et des opérations ferroviaires est souvent préoccupante. Le niveau d'informatisation ou d'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans le domaine des transports et dans certaines administrations douanières doit encore être amélioré considérablement. Plusieurs questions d'ordre opérationnel relatives au passage des frontières restent à régler. Par exemple, les gouvernements et les autorités chargées du contrôle des frontières gèrent les points de passage des frontières mais ils ne sont pas tenus responsables de la longueur des files d'attente, des retards, des engorgements ou des coûts supplémentaires qui en résultent pour les consommateurs.

14. Néanmoins, l'accroissement des bonnes pratiques donne à espérer que des améliorations sont en cours. Par exemple, au Bélarus il existe un guichet unique pour tous les types de contrôles douaniers (formalités douanières, contrôle des passeports, et contrôles vétérinaires et sanitaires), avec pour principal avantage un temps d'arrêt considérablement réduit, qui ne dépasse pas quinze minutes. Un autre exemple de bonnes pratiques est le programme de «liste d'or» des agents économiques autorisés en Géorgie qui prévoit des procédures d'importation simplifiées pour les négociants dont la valeur et le volume des transactions sont élevés et qui ont montré qu'ils se conformaient dûment aux prescriptions depuis longtemps. À l'heure actuelle, plus de 200 sociétés profitent de ce programme. Ces exemples illustrent la mise en œuvre de bonnes pratiques reconnues au niveau international.

VI. Analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces

15. L'analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces (analyse SWOT) effectuée sur les liaisons de transport routier a fourni des informations utiles sur leurs caractéristiques et potentiel de développement, ainsi que sur les risques connexes.

16. Les axes prioritaires recensés dans le cadre de la phase II du projet sont prometteurs, compte tenu principalement de l'importance de la capacité de transit des routes qui traversent la partie nord de l'Eurasie, actuellement largement sous-exploitée. Leur développement serait une solution de remplacement des liaisons maritimes existantes. En outre, cela contribuerait à mieux relier les pays d'Asie centrale entre eux, ce qui améliorerait leur intégration économique et renforcerait leur cohésion. Étant donné que plusieurs pays le long des axes Europe-Asie sont sans littoral, un développement des liaisons dans la région comme des liaisons de transit vers les principaux marchés ainsi que vers des ports maritimes, pourrait être un objectif de développement essentiel. Les besoins

d'investissement identifiés ici doivent être convertis en projets pouvant être financés et mis en œuvre dans un avenir proche afin que les pays concernés puissent tirer parti de tous les avantages de leur coopération en ce qui concerne l'évaluation des besoins. L'amélioration des connexions sur des tronçons particuliers de routes terrestres et de chemins de fer est importante mais insuffisante. Il faut également améliorer les connexions entre les divers modes de transport, relier les réseaux routiers et ferroviaires et assurer la connexion à des ports et des terminaux intérieurs, des ports secs et des centres logistiques. Les services de transport et de logistique dans le cadre d'infrastructures améliorées supposent des mesures de facilitation destinées à réduire les temps d'attente aux frontières et à assurer des transports sans rupture. Ce ne sont là que quelques exemples de bonnes pratiques reconnues au niveau international, et il en existe bien d'autres. Toutefois, tant qu'elles resteront des exceptions et ne feront pas partie des opérations quotidiennes à l'échelle de couloirs ou de réseaux dans le but de servir les négociants et les agents de transport considérés comme des clients, les résultats resteront limités et les distances économiques plus longues que les distances géographiques.

VII. Conclusions et recommandations

17. La phase II du projet LTEA a conduit à une évaluation actualisée des besoins d'investissement dans les transports le long des axes LTEA dans plusieurs pays (le Plan d'investissement LTEA actualisé). Les projets ont été évalués du point de vue de leur pertinence et de leur importance pour le trafic international et de leur utilité pour relier l'Asie et l'Europe. En outre, l'exercice a abouti à la constitution d'une base de données unique sur les réseaux de transport et les plans de développement des pays. En outre des cartes SIG interactives qui donnent des informations précieuses ont été mises au point et sont disponibles en ligne². En collaboration avec les gouvernements concernés, la CEE est disposée à tenir à jour cette base de données afin qu'elle puisse aider les gouvernements à fonder leurs stratégies nationales d'investissement dans les transports et dans l'espoir que les institutions financières internationales et d'autres donateurs la trouveront utile dans la mesure où les informations disponibles accéléreront la mise en œuvre des projets. L'étude a également débouché sur une comparaison plus approfondie des liaisons de transport ferroviaire et de transport maritime entre l'Europe et l'Asie. Ses résultats pourraient contribuer au développement des chemins de fer et pourraient servir de point de départ à de plus amples réformes visant à améliorer les services ferroviaires pour le commerce entre les deux continents. L'examen et l'analyse de la facilitation des transports et du passage des frontières devraient être utilisés conjointement à la publication récente OSCE-CEE intitulée Manuel sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières. Une perspective concernant la facilitation du commerce et des transports (2012)³. Ce volet de l'étude donne des exemples concrets et met en évidence certaines questions qu'il convient d'examiner. Combiné à l'analyse SWOT, il constitue la base des recommandations qui, une fois mises en œuvre, pourraient raccourcir la distance économique entre les pays visés par le projet LTEA. Il devrait aussi promouvoir le soutien politique en faveur de réformes souvent douloureuses dans le secteur des transports, de la facilitation du passage des frontières, ainsi que de la gestion de programmes d'investissements de grande ampleur dans les transports.

² <http://apps.unece.org/eatl/>.

³ <http://www.osce.org/eea/88200?download=true>.

18. L'étude avance également que des couloirs LTEA faciles à utiliser et qui fonctionnent bien, des régimes douaniers de transit efficaces, la mise en œuvre de conventions relatives au commerce international et aux transports, l'élimination de la recherche de rentes, et l'amélioration générale des services de transport et de logistique peuvent réduire le temps et les coûts de transport pour les opérateurs de transport et les négociants et, en définitive, les consommateurs finals.

19. Enfin, l'étude énumère un certain nombre de recommandations dans les domaines du développement des infrastructures, de la facilitation et des politiques sectorielles. On trouvera en annexe certaines recommandations clefs qui jettent les bases nécessaires à la poursuite du projet LTEA, et indiquent les besoins et les questions qui pourraient être éventuellement examinés dans une troisième phase.

Annexe

Recommandations clefs pour la phase II du projet LTEA

Recommandations relatives au développement d'infrastructures

- Obtenir et fournir les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre de projets d'investissement dans les transports le long des routes et des voies ferrées prioritaires;
- Améliorer l'infrastructure afin d'offrir une solution de remplacement au transport maritime viable et attractive sur le plan commercial;
- Coordonner les plans d'investissement nationaux en matière d'infrastructure et leur mise en œuvre;
- Intégrer le programme LTEA dans les plans et programmes nationaux d'investissement;
- Améliorer la gestion des investissements à grande échelle et des programmes aux niveaux de plusieurs pays, d'un pays et de plusieurs projets.

Recommandations en matière de facilitation

- Simplifier sensiblement les procédures et les pratiques en vigueur et améliorer les équipements, l'infrastructure et les capacités des autorités douanières;
- Assurer l'interopérabilité des systèmes;
- Identifier et éliminer systématiquement les goulets d'étranglement physiques;
- Mettre à profit et utiliser les systèmes de transit douanier disponibles, tels que le système TIR;
- Utiliser des conteneurs;
- Simplifier les formalités de visa et autres;
- Normaliser les documents de commerce et de transport; à terme, remplacer les documents papiers par des documents électroniques;
- Réduire et supprimer les coûts cachés liés au transport et aux services connexes, ainsi que les obstacles non physiques;
- À titre prioritaire, adhérer à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 et l'appliquer;
- Moderniser la législation en matière de transport et de commerce et adhérer aux conventions internationales pertinentes relatives à la facilitation du passage des frontières;
- Accroître la sécurité des véhicules, des équipages et des marchandises pendant leur transport et leur transit;
- Partager des données d'expérience et mettre en œuvre les meilleures pratiques reconnues au niveau international.

Recommandations en matière de politique

- Élaborer des plans directeurs nationaux en matière de transport en se fondant sur les réalisations obtenues dans le cadre du projet LTEA;
- Élaborer et mettre en œuvre les réformes nécessaires dans le secteur des transports, ainsi qu'en matière de facilitation du passage des frontières et de gestion de programmes d'investissement grande échelle dans les transports;
- Réduire les pressions qui pourraient résulter de monopoles liés au transport intérieur et au commerce;
- Veiller à ce que le pays s'intègre bien aux chaînes modernes de production, d'approvisionnement et de transport;
- Améliorer la supervision des infrastructures de transport et l'exécution des plans de facilitation des transports;
- Définir des objectifs comme critères d'évaluation des résultats obtenus;
- Adhérer aux conventions et accords des Nations Unies visant à faciliter les transports internationaux;
- Soutenir l'expansion du commerce, non seulement entre l'Union européenne et l'Extrême-Orient, mais également le long de tronçons sur les axes LTEA;
- Encourager les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures;
- Améliorer l'échange et la mise en œuvre de bonnes pratiques internationales;
- Améliorer la collecte et la diffusion de données en matière de transport et améliorer les statistiques globales dans ce domaine.