



# Conseil économique et social

Distr. générale  
12 janvier 2014  
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

#### Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie

#### Onzième session

Genève, 30 et 31 octobre 2014

## Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie sur sa onzième session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–5	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	6	2
III. Recensement des flux de marchandises susceptibles d'emprunter les liaisons de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour) .....	7–14	2
IV. Aide à la coordination des horaires et des tarifs intégrés pour les liaisons de transport Europe-Asie (point 3 de l'ordre du jour) .....	15	4
V. Détermination des besoins et des exigences des producteurs, expéditeurs, négociants et transitaires en matière de transport et de commerce sur les axes LTEA (point 4 de l'ordre du jour) .....	16–17	4
VI. Informations fournies par les participants sur les faits récents concernant les projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport sur les axes LTEA (point 5 de l'ordre du jour) .....	18–22	4
VII. Systèmes d'information géographique (point 6 de l'ordre du jour) .....	23–24	5
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) .....	25	5
IX. Dates des prochaines réunions (point 8 de l'ordre du jour) .....	26	6
X. Résumé des décisions (point 9 de l'ordre du jour) .....	27	6

GE.15-00338 (F) 080515 080515



\* 1 5 0 0 3 3 8 \*

Merci de recycler



## I. Participation

1. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a tenu sa onzième session les 30 et 31 octobre 2014 à Genève. Y ont participé des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants: Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Iran (République islamique d'), Kirghizistan, Lettonie, Ouzbékistan, Pologne, République de Moldova et Ukraine.
2. Le service de l'ONU suivant était représenté à la réunion: Projet de chemin de fer transeuropéen (TER).
3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées: Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et Conseil turcique.
4. L'organisation non gouvernementale suivante était aussi représentée: Union internationale des chemins de fer (UIC).
5. À l'invitation du secrétariat, Lithuanian Railways, le Centre d'études sur les transports, le commerce et la finance de l'Université de Hong Kong et la société Plaske ont également assisté à la réunion.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Document:* ECE/TRANS/WP.5/GE.2/21.

6. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/21).

## III. Recensement des flux de marchandises susceptibles d'emprunter les liaisons de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour)

*Document:* Document informel WP.5/GE.2 (2014) n° 2.

7. M. John Liu (Centre d'études sur les transports, le commerce et la finance de l'Université de Hong Kong) a informé le Groupe d'experts que le secteur des transports maritimes souffrait d'une grave surcapacité depuis la crise économique mondiale de 2008. Le transport de conteneurs par voie maritime était en recul, tandis que le transport de conteneurs par chemin de fer était en hausse. La taille et la capacité des navires avaient augmenté mais le nombre de conteneurs à transporter avait diminué. Les flux de transports se reportaient vers le chemin de fer, au détriment des modes maritimes et aériens. Les machines hautement spécialisées (réparties en seulement deux ou trois colis) pouvaient être facilement transportées par voie ferroviaire, ce qui présentait également des avantages en termes de délais de livraison. Le Groupe d'experts a **accueilli avec intérêt** la promesse de M. Liu de préparer une étude sur les flux de transport entre l'Asie et l'Europe pour la prochaine session du Groupe en février 2015.
8. M. Genady Besonov (Responsable du projet TER) a rappelé que les marchandises ne pouvant pas être transportées par voie maritime incluaient les denrées périssables, les produits saisonniers (vêtements) et les marchandises ne pouvant pas être exposées à un environnement humide pour des raisons techniques. En outre, les tarifs liés aux transports maritimes et ferroviaires ne pouvaient pas être raisonnablement comparés. La création d'une infrastructure ferroviaire nécessitait l'investissement de sommes considérables. De tels investissements n'existaient pas dans le secteur maritime. La concurrence entre

les transports par voie maritime et par chemin de fer devrait être examinée principalement sous l'angle de la coopération et de la répartition rationnelle des transports entre ces deux modes. Une campagne publicitaire pourrait être organisée en Chine occidentale afin de sensibiliser les entreprises aux avantages et aux possibilités qu'offre le transport ferroviaire.

9. M. Jerzy Kleniewski (Pologne) a déclaré que la Pologne était intéressée par le développement du transport le long des axes Europe-Asie. Il importait particulièrement de simplifier le cadre juridique de ce type de transport transcontinental de marchandises. Les denrées périssables et les produits saisonniers revêtaient une importance spéciale pour le transport ferroviaire. M. Kleniewski s'est également dit pleinement favorable à la réduction et à l'élimination des obstacles juridiques aux transports internationaux.

10. M. Ramiz Abdrakhimov (Ouzbékistan) a dit que le transport par chemin de fer revêtait une importance cruciale pour son pays et a informé le Groupe d'experts des activités menées en Ouzbékistan en vue d'accroître les exportations de marchandises, en particulier de fruits et de légumes, à destination de l'Europe.

11. M. Marius Matulaitis (Lithuanian Railways) a dit que Lithuanian Railways étaient présents en Chine et a cité en exemple le projet «Sun Train» (Union européenne-Chine), axé sur le transport de marchandises de grande valeur (machines, matériel informatique).

12. M<sup>me</sup> Eva Molnar (Commission économique pour l'Europe) a déclaré que la carte économique du monde était en train d'être remodelée (les échanges, jusqu'ici essentiellement transatlantiques, se déroulaient de plus en plus entre l'Union européenne et l'Asie), d'où l'importance du rôle joué par les pays de transit entre l'Europe et l'Asie. C'est la raison pour laquelle il était essentiel de définir un nouveau cadre juridique sous la forme d'un droit ferroviaire unifié. Une nouvelle résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la connectivité, présentée par le Turkménistan, était en cours de négociation. Le texte visait notamment à soutenir les efforts déployés par les organismes compétents du système des Nations Unies et les organisations internationales, dans le cadre de leurs mandats respectifs, pour développer et rendre opérationnels des couloirs de transport et de transit internationaux, et à demander que des mesures soient prises pour favoriser l'intégration et la coopération économiques régionales, notamment en améliorant les infrastructures de transport transfrontières et la connectivité régionale et en facilitant le commerce et l'investissement régionaux.

13. M<sup>me</sup> Elena Nalobina (Kirghizistan) a rendu compte au Groupe d'experts de la participation de son pays au Programme d'action d'Almaty pour les pays sans littoral. Le Programme visait non seulement à promouvoir la coopération entre pays sans littoral, dans des domaines tels que le développement et l'entretien des infrastructures pour le transport en transit ou le commerce international, mais, fait plus important encore, il offrait l'occasion à la communauté internationale de se familiariser avec les difficultés rencontrées par les pays en développement sans littoral. L'ONU devait prendre conscience des besoins de ces pays. Les experts ont également été informés des problèmes spécifiques rencontrés par les transporteurs nationaux kirghizes, notamment en matière de visas.

14. Le Groupe d'experts a **adopté** le questionnaire sur les ports (document informel WP.5/GE.2 (2014) n° 2) et a **demandé** au secrétariat de l'envoyer aux autorités portuaires et d'établir un rapport sur la base des réponses reçues pour examen à la prochaine session. Il a également **prié** les coordonnateurs nationaux de diffuser le questionnaire auprès des principaux ports de leur pays.

#### **IV. Aide à la coordination des horaires et des tarifs intégrés pour les liaisons de transport Europe-Asie (point 3 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel WP.5/GE.2 (2014) n° 1.

15. Compte tenu du fait que la constitution d'un ensemble de données complet sur les horaires et tarifs intégrés pour les liaisons de transport Europe-Asie risquait d'être très complexe, difficile et incertaine, en particulier à la lumière du document informel WP.5/GE.2 (2014) n° 1, le Groupe d'Experts **a décidé** de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour, jusqu'à ce que les données nécessaires puissent être obtenues auprès d'autres sources (entreprises ferroviaires, transitaires, etc.).

#### **V. Détermination des besoins et des exigences des producteurs, expéditeurs, négociants et transitaires en matière de transport et de commerce sur les axes LTEA (point 4 de l'ordre du jour)**

16. M. John Liu a dit que la tarification dans le domaine des transports était une question complexe et que les tarifs pouvaient varier en fonction du lieu, de la région, du type de cargaison et des délais. Il pourrait être intéressant d'étudier les facteurs déterminants des prix, tels que l'énergie, les infrastructures, les cartels, etc.

17. Le Groupe d'experts **a décidé** d'inviter la société Plaske, qui dispose d'une expérience vaste et respectée dans le domaine des transports entre l'Europe et l'Asie, à élaborer un document technique sur le coût et la durée des transports le long de certains axes Europe-Asie, en comparaison des options maritimes. Ce document servirait de document de référence pour les discussions qui se tiendraient à la prochaine session du Groupe d'Experts et pourrait nourrir une analyse plus approfondie.

#### **VI. Informations fournies par les participants sur les faits récents concernant les projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport sur les axes LTEA (point 5 de l'ordre du jour)**

18. M<sup>me</sup> Elena Nalobina a informé le Groupe de la longueur actuelle des chemins de fer au Kirghizistan, soit environ 420 kilomètres, répartis en deux sections distinctes: l'une au nord et l'autre au sud du pays. Le pays examine actuellement plusieurs projets ferroviaires, dont les objectifs sont les suivants:

a) Raccordement des réseaux nord et sud;

b) Le transport par chemin de fer de marchandises anciennement transportées par voie routière, en direction d'Och et entre Djalal-Abad et Bishkek représente plus de 3 millions de tonnes par an. M. Nicolai Mindra (République de Moldova) a fourni des informations sur le projet de remise en état des routes qui avait été lancé à plus grande échelle en 2008 et devrait être achevé en 2017.

19. M Andrey Timochkin (Fédération de Russie) a informé le Groupe d'Experts des projets d'infrastructures de transport est-ouest et nord-sud dans son pays. Les routes dans la partie européenne du pays passent par Moscou, ce qui crée un problème de congestion. Un anneau périphérique de 150 kilomètres autour de Moscou est censé remédier à ce

problème. En outre, l'une des priorités est d'établir une liaison entre la mer Baltique et de la mer Noire à travers la Russie. Un autre projet vise à établir une liaison entre la mer Caspienne et la Pologne. Il existe aussi un projet ferroviaire visant à relier la Russie à Vienne sans transbordement des conteneurs. Enfin, on a fixé l'objectif de ramener le temps nécessaire au transport de conteneurs entre la Chine et Vienne à dix jours.

20. M<sup>me</sup> Kateryna Deminska (Ukraine) a informé le Groupe de l'intention de l'Ukraine de profiter de sa situation géographique favorable et de continuer à développer l'infrastructure le long des axes Europe-Asie afin de bénéficier des flux de transport en transit. Une route périphérique autour de Kiev, dont la construction était pratiquement terminée, faciliterait encore davantage les transports est-ouest.

21. M. Ramiz Abdrakhimov a indiqué que 4 milliards de dollars des États-Unis avaient été investis dans l'infrastructure en Ouzbékistan, afin de développer massivement les transports routiers et aériens.

22. M. Teymur Abbasov (Azerbaïdjan) a informé le Groupe d'experts des faits nouveaux survenus concernant les infrastructures de transport dans son pays, en particulier la construction de deux nouvelles voies de circulation sur l'autoroute périphérique de Ganja (39 kilomètres), l'inauguration du terminal de ferries dans le cadre du projet de nouveau port maritime international d'Alyat, ainsi que le développement des superstructures ferroviaires. Au total, au 28 février 2014, environ 10,5 milliards de dollars des États-Unis avaient été investis dans le secteur routier dans le cadre du Programme national de développement socioéconomique des régions de la République d'Azerbaïdjan pour 2009-2013.

## VII. Systèmes d'information géographique (point 6 de l'ordre du jour)

*Document:* ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2014/1.

23. Le Groupe a **rappelé** que, lors des réunions précédentes, il était convenu qu'il n'était pas compétent en ce qui concerne le financement du système d'Information géographique (SIG). Néanmoins, la Fédération de Russie a fait savoir qu'elle continuerait de chercher des moyens de trouver les ressources nécessaires au financement de ce projet important et utile. Peut-être serait-il possible d'identifier une entreprise commerciale qui serait disposée à s'engager dans ce projet.

24. Le Groupe a **décidé** de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session.

## VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

25. Se référant à la dixième session du Groupe d'experts, le représentant du ministère des transports de la Lettonie, M. Andris Maldups, a évoqué la future présidence lettone du Conseil de l'Union européenne et ses priorités dans le domaine des transports. Le développement des liaisons terrestres entre l'Europe et l'Asie figurait en tête de liste. M. Maldups a réaffirmé l'intention de la Lettonie d'accueillir une grande réunion de haut niveau dans le cadre de la présidence du Conseil de l'Union européenne, les 29 et 30 avril 2015. Cette réunion réunira à la fois des responsables politiques et des représentants du monde des affaires, en vue d'encourager une discussion de haut niveau entre pays sur les liaisons de transport et les perspectives de développement dans ce domaine. Elle permettra également de mettre en commun l'expérience acquise par les entreprises et les organisations internationales dans le développement de chaînes d'approvisionnement intégrées entre l'Europe et l'Asie. L'ordre du jour de la réunion de haut niveau portera sur

des questions d'actualité comme le développement des infrastructures sur le continent eurasiatique, les tendances mondiales, les perspectives d'avenir en termes de prospection de nouveaux marchés, les technologies de la chaîne d'approvisionnement et l'estimation des flux de marchandises, l'interopérabilité des différents systèmes ferroviaires des pays européens et asiatiques et les possibilités d'harmonisation. M. Maldups a indiqué qu'un ordre du jour détaillé de la réunion était en cours d'élaboration et devrait être disponible prochainement. Le Groupe d'Experts **s'est félicité** qu'il soit prévu d'organiser une telle réunion. Les questions qui devraient y être abordées étaient d'actualité et en harmonie avec les travaux du Groupe.

## **IX. Dates des prochaines réunions (point 8 de l'ordre du jour)**

26. La douzième session du Groupe d'experts devrait en principe se tenir à Genève les 3 et 4 février 2015.

## **X. Résumé des décisions (point 9 de l'ordre du jour)**

27. Conformément à l'usage, le Groupe d'experts **a adopté** une liste de décisions et a demandé au secrétariat d'établir le rapport de la session.

---