


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
Treizième session

Douchanbé, 9 et 10 juin 2015

**Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport
Europe-Asie sur sa treizième session**
Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|---|--------------------|-------------|
| I. Participation | 1–4 | 2 |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) | 5–7 | 2 |
| III. Recensement des flux de marchandises susceptibles d'emprunter les liaisons de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour) | 8–13 | 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) | 14–25 | 3 |
| 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) | 26–27 | 5 |
| 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) | 28–34 | 5 |
| VII. Systèmes d'information géographique (point 6 de l'ordre du jour) | 35–37 | 6 |
| VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) | 38–40 | 7 |
| IX. Date de la prochaine réunion (point 8 de l'ordre du jour) | 41–43 | 7 |
| X. Résumé des décisions (point 9 de l'ordre du jour) | 44 | 7 |



I. Participation

1. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a tenu sa treizième session les 9 et 10 juin 2015 à Douchanbé (Tadjikistan). Y ont participé les représentants des États membres suivants de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies : Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Kazakhstan, République de Moldova, Tadjikistan et Turquie; des représentants de l'Iran (République islamique d') étaient également présents.

2. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Conseil de coopération des États de langue turcique.

3. L'organisation non gouvernementale suivante était représentée : Union internationale des transports routiers (IRU).

4. À l'invitation du secrétariat, South Caucasus Railways (CJSC-RCS) était également représentée.

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

Document : ECE/TRANS/WP.5/GE.2/25.

5. La réunion du Groupe d'experts des LTEA a été organisée conjointement avec l'OSCE et le Ministère des transports de la République du Tadjikistan.

6. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour.

7. Étant donné que le Président et le Vice-Président du Groupe d'experts n'étaient pas en mesure de participer à la réunion, le Groupe d'experts a élu Présidente M^{me} F. Yokubzoda (Tadjikistan) et M. N. Mindra (République de Moldova) Vice-Président de sa treizième session.

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 n° 1.

8. Le Groupe d'experts a rappelé qu'il devait, conformément à son plan de travail, déterminer les flux de marchandises (quantités et types) susceptibles d'emprunter les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie. Il s'agissait pour cela d'inviter des représentants des principaux ports européens et asiatiques, ainsi que des producteurs, des négociants et des transitaires.

9. Dans ce cadre, l'OSCE a engagé un consultant qui a établi le document dans l'objectif de déterminer les flux de marchandises le long des corridors Europe-Asie et dans les ports pertinents. M. R. Janssens (OSCE) a présenté un résumé de certains des principaux éléments du projet de document intitulé « Euro Asian transport links : Transport flows and non-physical barriers ». Il y figure une analyse qualitative de la logistique et des réseaux de transport, des données économiques de base sur les itinéraires de transport et les pays concernés par le projet LTEA ainsi que des données sur les échanges commerciaux bilatéraux et les flux de marchandises ainsi que des données modales ventilées. Y sont également envisagés des facteurs tels que les coûts et le temps (y compris les tarifs des liaisons routières et ferroviaires et la vitesse

moyenne de déplacement), la composition des flux commerciaux (en termes de types de produits de base) ainsi que les barrières non physiques rencontrées par les opérateurs de transports ferroviaires et routiers sur ces itinéraires. Il est constaté dans ce document que le manque d'efficacité des règlements et procédures relatifs au passage des frontières constitue le principal goulet d'étranglement occasionnant des retards, augmentant les coûts et favorisant le paiement de dessous-de-table. Le Groupe d'experts a remercié l'OSCE d'avoir fait établir ce document de travail et a décidé d'en examiner une nouvelle mise à jour à sa session suivante.

10. L'OSCE a invité M. M. Bekmagambetov (Kazakhstan) à parler des questions relatives au projet LTEA du point de vue de l'Asie centrale. Dans son exposé, celui-ci a souligné le potentiel de l'Asie centrale en matière de transports et de commerce au sein de la région du projet LTEA. Les pays de la région étaient enclavés et avaient un intérêt vital à ce qu'il existe des transports efficaces et fonctionnant harmonieusement à des prix compétitifs. M. Bekmagambetov a présenté la structure par pays des produits transportés. Parmi les priorités relatives au projet LTEA, il a cité l'amélioration (c'est-à-dire la simplification) des procédures administratives, la normalisation; la transparence des lois, des règlements et de l'information; et l'encouragement à la libre circulation des marchandises. Le Groupe d'experts a remercié M. Bekmagambetov pour l'exhaustivité de son exposé et a décidé de l'inviter à établir un document fondé sur ledit exposé et sur le débat qui s'est ensuivi, qui soit axé sur les problèmes actuels et sur des propositions concernant la manière de les surmonter. Il pourrait ainsi aider les décideurs à se prononcer sur des mesures susceptibles d'améliorer la situation.

11. M. J. Jamili (République islamique d'Iran), répondant à M. Bekmagambetov (Kazakhstan) au sujet de certaines difficultés découlant des sanctions internationales à l'encontre de l'Iran (République islamique d'), a informé le Groupe que ces sanctions n'avaient pas eu d'incidence sur les transports terrestres iraniens.

12. Le Groupe d'experts a remercié l'Institut hellénique des transports pour avoir soumis le document « Network of European-Asian Rail Research Capacities » (document informel n° 5) et l'a invité à soumettre un document mis à jour et élargi qui serait examiné pour intégration au rapport de la phase III.

13. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts de l'offre faite par le Gouvernement de la Fédération de Russie de soumettre un document substantiel d'analyse des politiques à titre de contribution au rapport de la phase III. M. A. Zaboiev (Fédération de Russie) a également informé le Groupe d'experts que l'IRU souhaitait aussi contribuer au rapport de la phase III. Le Groupe a accueilli favorablement ces offres.

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)

14. Les experts ont rappelé qu'ils devaient, au titre de ce point, aider à établir des horaires et des tarifs coordonnés pour les services ferroviaires – trains de marchandises – le long des axes reliant l'Europe et l'Asie. Ils ont admis que cette tâche exigeante et complexe devait être préparée et réalisée en coopération avec différents partenaires. Cela permettrait d'économiser des efforts et du temps tout en évitant que des travaux fassent double emploi, et de tenir compte de toutes les initiatives menées dans la région afin d'assurer le succès du projet.

15. La représentante de l'OSJD, M^{me} Z. Aspáyeva, a souligné que cette réunion montrait à l'évidence qu'il était nécessaire de développer et d'améliorer le trafic international de fret dans la région eurasiennne. Cela était impossible à mettre en œuvre

sans des efforts coordonnés de toutes les compagnies ferroviaires prenant part au processus en vue d'établir des liaisons fiables entre l'Europe et l'Asie, et sans l'activité des organisations internationales et des organes spécifiques susceptibles de créer les conditions de cette coopération.

16. Du point de vue géographique, l'OSJD comprenait des compagnies ferroviaires de 28 pays d'Europe et d'Asie, soit 280 000 kilomètres de lignes de chemin de fer sur le territoire de ces pays.

17. L'OSJD était une organisation à plusieurs niveaux, représentée par les ministres des transports, les directeurs généraux de compagnies ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures, et non seulement apportait une contribution importante au développement du trafic de fret international, mais assurait également les interactions entre gouvernements et entre entités économiques, ce qui était crucial pour la réussite du développement du secteur ferroviaire et des économies des pays membres de l'OSJD. Les pays membres de l'OSJD ainsi que les observateurs et les entreprises affiliées contribuaient de manière notable au développement de la coopération internationale.

18. Les activités de l'OSJD étaient les suivantes : développement et amélioration du transport ferroviaire international entre l'Europe et l'Asie, y compris le trafic combiné, élaboration d'une politique des transports coordonnée dans le domaine du transport ferroviaire international, élaboration d'une stratégie pour le transport ferroviaire et d'une stratégie pour l'OSJD, amélioration du droit international des transports, administration de l'Accord relatif au transport international de passagers par chemin de fer (SMPS) et de l'Accord relatif au transport international de marchandises par chemin de fer (SMGS), amélioration des tarifs ferroviaires internationaux et d'autres éléments juridiques relatifs au transport ferroviaire international, et coopération en vue de s'attaquer aux divers problèmes qui se posent aux transports ferroviaires en matière économique, informatique, scientifique, technique et écologique.

19. La représentante de l'OSJD a informé le Groupe d'experts qu'une base juridique solide existait désormais au sein de son organisation pour permettre un fonctionnement homogène et efficace du trafic ferroviaire international, tenant compte des intérêts de tous les participants au processus de transport. Les gares de fret ferroviaire de l'OSJD émettaient quotidiennement au titre du SMGS plus de 4 millions de lettres de voiture destinées au trafic international de marchandises.

20. Les marchandises originaires de la Chine et les pays d'Asie du Sud-Est pouvaient susciter un marché prometteur pour l'organisation du trafic ferroviaire international sur les 13 couloirs de transport de l'OSJD.

21. M^{me} Aspayaeva a également souligné l'organisation de trains-blocs de conteneurs en provenance de Chine à destination de l'Europe et les avantages liés à l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS. À l'heure actuelle, les compagnies ferroviaires membres de l'OSJD géraient et exploitaient régulièrement 231 trains de conteneurs, y compris par ferroutage.

22. L'OSJD exerçait son activité dans l'objectif de développer la coopération et les relations de partenariat dans le domaine du transport ferroviaire en vue d'en améliorer la compétitivité et, par conséquent, exprimait sa volonté de coopérer avec tous les pays concernés, les compagnies ferroviaires et les organisations internationales en vue de mettre en œuvre le trafic de conteneurs de fret entre l'Europe et l'Asie.

23. M^{me} Aspayaeva a également présenté le document informel n° 3 « List of Container Trains and Combined Transport on the Railways of OSJD Member Countries » (Liste des trains de conteneurs et des transports combinés sur les lignes de chemin de fer des pays membres de l'OSJD). Le Groupe d'experts a remercié M^{me} Aspayaeva pour ce document et pour son exposé, et a demandé que l'OSJD lui

soumette un document d'information sur les trains circulant régulièrement entre l'Europe et l'Asie, leurs itinéraires et la fréquence des liaisons, ainsi que tout autre renseignement pertinent (y compris les problèmes actuels et des propositions pour les surmonter) qui serait examiné pour intégration au rapport de la phase III.

24. En outre, le Groupe d'experts a invité l'OSJD à présenter et à inclure dans le document susmentionné la question de la facilitation du transport ferroviaire, notamment au moyen de logiciels de calcul employés pour le fret. Un exposé sur l'expérience qu'avait acquise l'OSJD en matière de logiciels fournis par les éditeurs de logiciels dans ce domaine et dans d'autres domaines connexes serait le bienvenu à la prochaine réunion. Le Groupe d'experts a remercié l'OSJD pour son offre d'assistance.

25. Le représentant de South Caucasus Railway CJSC, M. A. Gabrielyan, a informé le Groupe d'experts des faits nouveaux concernant le système ferroviaire du Caucase du Sud.

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)

26. Le Groupe d'experts a noté que, pour établir des liaisons de transport opérationnelles entre l'Europe et l'Asie, il convenait de prendre en compte les besoins des intervenants qui contrôlent le fret, notamment les producteurs, les négociants et les transitaires, mais aussi d'éliminer les obstacles qu'ils rencontraient pendant le transport le long des axes LTEA. Par conséquent, les représentants de ces groupes devaient être invités à faire connaître leurs demandes et leurs besoins.

27. Le Groupe d'experts a salué une version mise à jour du document intitulé « Comparative analysis of the duration and expenses of railway and maritime transport between Europe and Asia on selected Euro-Asian routes » (Analyse comparative de la durée et des frais du transport ferroviaire et maritime sur certains axes entre l'Europe et l'Asie), présentée par PLASKE à sa douzième session (document informel n° 2). Ce document pourrait constituer un élément du rapport de la phase III. Le Groupe d'experts a décidé d'examiner une version révisée de ce document à sa quatorzième session.

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)

28. M. S. Kadirov (Tadjikistan) a mis au courant le Groupe d'experts de l'importance du Tadjikistan pour les transports entre l'Europe et l'Asie. En outre, les transports aidaient le Tadjikistan et les pays de la région à se développer sur le plan économique. Le développement du réseau national et régional était une priorité. Le pays se félicitait de la participation des institutions financières internationales, de la Chine, du Japon et des États-Unis d'Amérique à la remise en état de l'existant et au développement de nouvelles infrastructures. Il existait dans la région une divergence concernant le calcul des tarifs relatifs aux transports. L'élaboration d'une méthode régionale commune de calcul des tarifs des transports et des droits de transit serait bienvenue. Le gouvernement du Tadjikistan avait l'intention de demander au conseiller régional de la Division des transports de la CEE une assistance pour attirer des investissements directs étrangers dans les infrastructures.

29. M. N. Mindra (République de Moldova) a mis au courant le Groupe d'experts des faits nouveaux concernant les infrastructures dans son pays.

30. M. T. Abbasov (Azerbaïdjan) a informé le Groupe d'experts des faits nouveaux concernant les infrastructures de transport dans son pays. On pouvait notamment citer la modernisation de la liaison ferroviaire entre Bakou et la frontière géorgienne, l'amélioration de l'état des routes du couloir de transport est-ouest et l'avancement du projet de nouveau port maritime international à Alyat. Le terminal des ferrys de ce nouveau port avait un rôle important à jouer dans les liaisons terrestres entre la Chine et l'Europe. L'Azerbaïdjan tenait également compte des incidences sur l'environnement du développement de ses infrastructures.

31. M. A. Mazhitov (Conseil de coopération des États de langue turcique), a informé le Groupe de l'importance que son organisation accordait aux transports. Parmi les activités du Conseil, on pouvait citer la coopération en matière de simplification de l'administration, des procédures et des tarifs douaniers, ainsi qu'en matière d'infrastructures.

32. M. J. Jamili (République islamique d'Iran), après avoir exposé l'importance de la liaison Asie-Europe en raison du volume du commerce international, a informé le Groupe d'experts de la situation de son pays à l'égard des couloirs de transport régionaux et internationaux ainsi qu'à l'égard des accords internationaux relatifs aux transports conclus avec 50 autres États, ce qui montrait l'importance des transports pour son pays. Il a également informé le Groupe des faits nouveaux relatifs aux infrastructures dans son pays, et a fait observer que, selon un rapport reçu de la Division des transports de l'ONU, près de 40 % du temps de transport sur la Route de la soie était perdu aux frontières en raison de procédures inadaptées, du manque de gardes-frontières, de l'absence de systèmes automatisés dans l'administration des douanes ou d'une mauvaise utilisation des systèmes de transport intelligents ou du guichet unique. La multiplicité des formalités officielles aux frontières compliquait les passages et alourdissait les coûts. Le développement des infrastructures et l'harmonisation des procédures aux frontières étaient importants car une partie importante du temps de transport était liée au franchissement des frontières.

33. M. K. Akimenko (Fédération de Russie) a informé le Groupe d'experts des activités de son pays et en particulier en ce qui concernait le couloir ferroviaire du Transsibérien. Les partenariats public-privé étaient une priorité afin d'améliorer les transports entre le Japon, la Chine et l'Europe via la Fédération de Russie. Une liaison ferroviaire avec la péninsule coréenne était également programmée. Le gouvernement appuyait également la modernisation des liaisons ferroviaires entre la Chine occidentale et l'Europe.

34. M. S. Sohbnazarov (Tadjikistan) a évoqué l'importance du développement des infrastructures de transport en Asie centrale.

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

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

35. Le Groupe d'experts a fait référence aux réunions précédentes, notant qu'aucun progrès n'avait été réalisé en ce qui concernait le système d'information géographique (SIG), principalement à cause d'un manque de ressources financières. Il devait toutefois envisager des solutions afin de poursuivre l'exploitation de cet outil important et trouverait bon que des entreprises souhaitent s'y impliquer.

36. M^{me} Z. Aspayaeva (OSJD) et M. J. Jamili (République islamique d'Iran) ont proposé de fournir un appui technique et autre aux activités relatives au SIG. Le Groupe s'est félicité de ces offres.

37. 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)

38. Le Groupe d'experts a noté que son mandat expirerait à la fin de 2015. Il a également remarqué qu'il avait connu un démarrage lent et souffert d'un manque de ressources pour s'acquitter de son mandat, et a également noté une accélération de ses activités, notamment, depuis le début de l'année 2015, un afflux de documents qui pouvaient être considérés comme des contributions au rapport de la Phase III. D'autres documents étaient attendus dans un avenir proche. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie a donc décidé de demander à la session du WP.5, en septembre 2015, de proroger son mandat d'une année.

39. Le Groupe d'experts a décidé que le point principal de son programme de travail au cours de cette année supplémentaire, si celle-ci était accordée, serait de mettre la dernière main au rapport de la Phase III en se fondant sur les contributions de l'OSCE, de la Fédération de Russie, de l'Institut hellénique des Transports, de l'OSJD et d'autres éventuellement à venir. En outre, en fonction de l'arrivée des ressources, le SIG serait actualisé.

40. Le Groupe d'experts a de nouveau noté avec intérêt le Programme d'action de Vienne de 2014 pour les pays en développement sans littoral. La durée de ce programme était de dix ans. Les transports et le franchissement des frontières étaient au cœur du Programme d'action et obligation était faite au Groupe d'experts de prendre en compte ces questions dans ses activités. Le Groupe a conclu que toutes les activités relatives au projet LTEA étaient directement liées aux objectifs globaux du Programme d'action de Vienne.

IX. Date de la prochaine réunion (point 8 de l'ordre du jour)

41. M. A. Mazhitov (Conseil de coopération des États de langue turcique) a invité, au nom de son organisation, le Groupe d'experts à tenir sa quatorzième session à Istanbul (Turquie). Le Groupe d'experts a accepté cette invitation sous réserve que le WP.5 proroge son mandat.

42. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de l'informer de la décision relative à la prorogation de son mandat que prendrait le WP.5 à sa session annuelle qui se tiendrait du 7 au 9 septembre 2015 à Genève.

43. Dans l'attente de la prorogation de son mandat par le WP.5, le Groupe d'experts a pris note des dates suivantes pour ses sessions futures :

- a) Quatorzième session, les 20 et 21 octobre 2015 à Istanbul;
- b) Quinzième session, les 2 et 3 février 2016 à Genève;
- c) Seizième session, les 24 et 25 mai 2016 à Genève.

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

44. 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.