



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/3
12 août 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-huitième session, 27-29 octobre 2004,
point 4 de l'ordre du jour)

LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

Activités de promotion des liaisons de transport Europe-Asie

Note du Secrétariat

Comme le lui avait demandé le Groupe de travail à sa cinquante-septième session, le secrétariat a prié les gouvernements des pays membres, les organisations internationales et d'autres autorités compétentes de lui communiquer des renseignements sur l'évolution des quatre couloirs de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie, ainsi que cela avait été convenu à la quatorzième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (TRANS/WP.5/2001/14). Se fondant sur les réponses obtenues, ainsi que sur d'autres sources d'information, le secrétariat a établi la présente note aux fins d'examen par le Groupe de travail.

INTRODUCTION

La deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports, qui s'est tenue à Saint-Pétersbourg en l'an 2000, a considéré que les quatre couloirs de transport terrestre que la CEE et la CESAP lui avait présentés constituaient l'épine dorsale du réseau de liaisons terrestres entre l'Europe et l'Asie. Ces quatre couloirs sont purement terrestres à l'exception du couloir transsibérien, qui se prolonge jusqu'au Japon par la mer. Les quatre couloirs retenus par la Conférence sont les suivants:

I. Le couloir transsibérien

Europe (corridors de transport paneuropéens 2, 3 et 9) – Fédération de Russie – Péninsule de Corée – Japon, avec les deux liaisons suivantes depuis la Fédération de Russie:

- Kazakhstan – Chine, et
- Mongolie – Chine.

II. Le couloir TRACECA

Europe orientale (corridors de transport paneuropéens 4, 7, 8 et 9) – via la mer Noire – Caucase – mer Caspienne – Asie centrale.

III. Le couloir méridional

Europe du Sud-Est (corridor de transport paneuropéen 4) – Turquie – République islamique d'Iran, avec les deux liaisons suivantes:

- Asie centrale – Chine, et
- Asie méridionale – Asie du Sud-Est/Chine méridionale.

IV. Le couloir Nord-Sud

Europe du Nord (corridor de transport paneuropéen 9) – Fédération de Russie, avec les deux liaisons suivantes:

- Caucase – golfe Persique, et
- Asie centrale – golfe Persique.

Évolution des couloirs de transport Europe-Asie

Le couloir transsibérien

Le couloir transsibérien relie les pays d'Europe aux pays de la région Asie-Pacifique. En l'an 2000, 98 000 conteneurs de 20 pieds ont été acheminés par ce couloir. Pendant le premier trimestre 2003, on a enregistré une augmentation du volume du trafic de conteneurs de 75 % par rapport à la même période de l'année précédente. Ce couloir est emprunté par une importante ligne ferroviaire à deux voies, entièrement électrifiée, qui s'étend sur environ 10 000 km. Sa capacité maximale est de 100 millions de tonnes de marchandises et de 140 000 conteneurs de

20 pieds par an. Sur cette ligne, les infrastructures sont constamment modernisées et d'importantes améliorations sont apportées aux ports et gares ferroviaires de départ, aux frontières entre la Fédération de Russie, la Mongolie, la Chine et la Corée.

Afin de promouvoir encore davantage cette liaison dans le transport international, le Conseil international de coordination des transports transsibériens a été créé en 1993 par plus de 80 organismes ou pays, notamment le Ministère des transports et le Comité d'État des douanes de la Fédération de Russie, les sociétés nationales des chemins de fer du Bélarus, de l'Estonie, de la Finlande, de l'Allemagne, de la Hongrie, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la Pologne, de la Slovaquie, de la Mongolie, de la Lettonie, de la Lituanie et de l'Ukraine, ainsi que des associations de transitaires d'Europe, du Japon, de la République de Corée et de la Fédération de Russie. Le Conseil a pour principale tâche d'améliorer la compétitivité de la liaison ferroviaire transsibérienne en garantissant une durée de voyage stable et compétitive, la sécurité des marchandises, des tarifs compétitifs, etc.

Des voyages de démonstration de trains-blocs de conteneurs, inaugurés en 1999 entre la gare ferroviaire de Nakhodka-Vostochnaya et la Finlande orientale, sont organisés régulièrement le long de ce couloir et le temps de transport entre la gare de Nakhodka-Vostochnaya (ouest) et Varsovie est de 12,5 jours, 10 jours pour Helsinki, 15,5 jours pour Berlin, 13,5 jours pour Budapest, 8 jours pour le Kazakhstan et 5 jours pour Oulan-Bator (Mongolie). En 2000, 433 trains de conteneurs au total ont emprunté cet itinéraire. Le trafic a été nettement facilité par la simplification des formalités douanières. Entre la République de Corée, par exemple, et l'Europe occidentale, les conteneurs qui empruntent le couloir transsibérien mettent 8 jours de moins que par voie maritime et parcourent 6 800 km de moins pour un coût unitaire de 200 dollars des États-Unis de moins. À titre d'exemple, par voie maritime le trajet Pusan (Corée)-Hambourg-Kotka (Finlande) est de 22 800 km, soit un coût de 1 800 dollars des États-Unis par conteneur et une durée de voyage de 28 jours. Par comparaison, le trajet par le couloir transsibérien ne représente que 11 900 km, dure 15,5 jours de moins et coûte 600 dollars des États-Unis de moins par conteneur.

La Fédération de Russie a tout intérêt à ce que la liaison entre le Japon et la Péninsule de Corée d'une part, et l'Europe d'autre part, qui traverse son territoire, se développe. Non contente d'écourter la durée du transport, de proposer des tarifs compétitifs et de garantir la sécurité des marchandises, la Fédération de Russie et d'autres compagnies de chemins de fer s'efforcent de prendre des mesures et de mieux gérer le trafic, notamment grâce à un système automatique de recherche des wagons et des conteneurs. Une nouvelle impulsion a été donnée à ce couloir avec l'achèvement de la ligne ferroviaire transcoréenne, qui relie le port de Pusan (République de Corée) et la gare frontière de Khasan-Tuman entre la Fédération de Russie et la frontière coréenne.

Bien que, dans ce couloir, la plupart du trafic marchandises longue distance soit acheminé par chemin de fer, la reconstruction des routes se poursuit depuis quelque temps. En 2000 et 2001, la Fédération de Russie a procédé à ce genre de travaux, à la fois grâce à ses fonds propres et aux fonds de la Banque mondiale. En 2001, certains tronçons des routes E-30 (frontière du Bélarus à Moscou) et E-22 (Moscou-Nizhni Novgorod) ont été équipés de quatre voies. Il est aussi question de procéder à la réfection de 168 km de routes existantes et à la construction de 73 km de route sur la E-22, notamment des ponts et des contournements de ville. La construction

du dernier tronçon manquant sur la partie orientale de l'autoroute Chita-Khabarovsk devrait être achevée en 2004.

Le couloir TRACECA

Le programme TRACECA¹ (programme relatif au couloir Europe-Caucase-Asie), lancé voilà plus de 10 ans par l'Union européenne pour compléter le réseau des couloirs de transport stimule l'infrastructure des transports et le développement économique des pays concernés. Ce programme est conforme à la stratégie générale de l'Union européenne vis-à-vis des pays membres du programme (Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldova, Mongolie, Ouzbékistan, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine) et vise à contribuer à la stabilité politique et économique de ces pays et à promouvoir la coopération régionale et l'intégration optimale du couloir de transport international Europe-Caucase-Asie dans les réseaux transeuropéens (TEN).

Les pays traversés par ce couloir sont parfaitement conscients de son importance stratégique pour les liaisons entre l'Europe et l'Asie et considèrent qu'il va faciliter les échanges commerciaux qu'ils ont avec l'Extrême-Orient, en offrant à l'ancienne Route de la soie la possibilité de redevenir un grand axe commercial.

Un des principaux faits marquants enregistrés jusqu'ici a été la signature par 12 pays, de l'Accord multilatéral de base sur le transport international pour le développement du couloir Europe-Caucase-Asie, en 1998. Les objectifs de l'Accord multilatéral de base et de ses annexes techniques sur le transport international ferroviaire et routier, les transports maritimes et les formalités douanières visent les objectifs suivants: développer les relations économiques, le commerce et les transports à l'intérieur et entre les régions de l'Europe, de la mer Noire, du Caucase, de la mer Caspienne et de l'Asie, faciliter l'accès au marché international, garantir la sécurité du trafic, la sécurité des marchandises et la protection de l'environnement, harmoniser les politiques des transports et leur cadre juridique et enfin créer des conditions de concurrence entre les différents modes de transport.

Depuis qu'il a été lancé, le programme TRACECA a permis la réalisation de plus de 50 projets d'assistance technique et d'investissement pour un total de plus de 110 millions d'euros. La moitié de cette somme, soit environ 52 millions, a été consacrée à des projets d'investissement destinés à rendre la région plus attirante et à y créer un climat favorable. Ces projets concernaient l'amélioration des infrastructures dans les pays sans littoral et l'octroi d'investissements à des ports (par exemple Poti, Batumi, Varna, Baku, Aktau et Turkmenbashi) et à des compagnies de transport maritime assurant des liaisons sur la mer Noire et la mer Caspienne. Une assistance technique et des investissements à petite échelle ont aussi été fournis pour attirer les investissements de la Banque mondiale, de la BERD, de la Banque asiatique de développement et d'autres institutions financières internationales. Enfin, des investisseurs privés ont aussi apporté leur contribution pour plus d'un milliard de dollars des États-Unis, sous la forme d'infrastructures de transport dans les pays membres du programme TRACECA.

¹ Pour plus de renseignements sur ce programme, se reporter à l'adresse suivante:
<http://www.traceca-org.org/>.

Lorsque le couloir du programme TRACECA sera achevé, une ligne ferroviaire continue suivra une partie de l'ancienne Route de la soie, à partir du port chinois de Lianyungang sur la mer Jaune, jusqu'aux ports géorgiens de Poti et de Batumi sur la mer Noire, pour se prolonger ensuite en direction de l'Europe occidentale. Il est aussi prévu de créer ce qu'il est convenu d'appeler un «delta de transport» sur la côte géorgienne de la mer Noire, avec des liaisons par transbordeur avec les nouveaux ports de Supsa, Kulevi, Anaklia, Ochamchira et Sukhumi, ce qui permettra de relier les pays de la Communauté des États indépendants (CEI) à un véritable réseau de transport trans-euro-asiatique.

À l'heure actuelle, la plupart des échanges entre l'Europe et l'Extrême-Orient se font par voie maritime, à travers le canal de Suez, l'océan Indien puis le détroit de Malacca. Les itinéraires terrestres en direction du Pakistan, de l'Inde, de la Thaïlande, du Cambodge et du Viet Nam sont impossibles à cause des barrières naturelles comme la chaîne de l'Himalaya, de sorte que la plus grosse partie des échanges avec ces pays se fait par mer, bien que le Pakistan et l'Inde disposent d'un vaste réseau ferroviaire. En Afghanistan, la plupart des marchandises sont transportées par camion en raison de l'absence de chemin de fer, mais il existe des liaisons routières avec des gares ferroviaires au Pakistan, en Iran, au Turkménistan et en Ouzbékistan. L'Iran est relié à l'Europe par des ports sur le Golfe persique et par voie ferrée via l'Azerbaïdjan, la Fédération de Russie, l'Ukraine et le Bélarus. Il existe aussi une liaison ferroviaire via la Turquie, mais le détroit du Bosphore et le lac de Van nécessitent l'utilisation d'un transbordeur. La plus grande partie du trafic ferroviaire marchandises en direction de l'est passe par la Pologne, le Bélarus puis par la Fédération de Russie, Moscou et le Transsibérien.

Les liaisons maritimes entre l'Europe et l'Asie présentent de grands avantages par rapport aux liaisons routières actuelles parce que le risque de perdre ou d'endommager la cargaison, les formalités douanières et le coût de la manutention y sont moindres et que les horaires sont réguliers et respectés. Cependant, le transport maritime est soumis aux conditions atmosphériques et près de 230 navires et un millier de membres d'équipage disparaissent chaque année. Ce sont les marchandises diverses qui paient le plus lourd tribut. La vitesse la plus rentable pour les grands porte-conteneurs est d'environ 16 nœuds soit 30 km/h, ce qui représente 720 km/jour.

Cette vitesse peut paraître peu élevée par rapport à la vitesse moyenne (37 km/h) de certains trains de marchandises sur certains tronçons futurs du programme TRACECA, mais il faut savoir que la vitesse moyenne des trains de marchandises sur les tronçons longs est d'à peine 12 km/h. Même en Europe occidentale, la vitesse moyenne des trains de marchandises n'est que de 14 km/h. Afin de rendre le rail plus compétitif, un des objectifs du programme TRACECA, est de moderniser les infrastructures existantes pour que les trains puissent circuler à une vitesse moyenne de 30 km/h sur de longues distances quand ils sont chargés et de 90 km/h à vide. Une des raisons qui expliquent que les vitesses moyennes soient si basses est les longs temps d'attente à de nombreux postes frontière dans la région. Une autre difficulté vient des différences d'écartement entre certains pays, par exemple entre l'Ukraine et la Fédération de Russie et le Kazakhstan, entre le Kazakhstan et la Chine ou encore entre l'Azerbaïdjan et l'Iran. Le programme TRACECA devrait résoudre ce problème en favorisant de nouvelles technologies comme le Talgo, mis au point par la RENFE, et les bogies à écartement variable mis au point au Japon. Une fois ces problèmes résolus, les chemins de fer pourraient devenir un mode de transport international de marchandises plus rentable et plus rapide que le transport maritime et plus écologique que le transport routier pour les échanges nationaux de marchandises.

Le couloir méridional

Le couloir méridional relie le sud-est de l'Europe au sud et au sud-est de l'Asie, via la Turquie, la République islamique d'Iran, l'Asie centrale et la Chine. Les possibilités de ce couloir sont détaillées dans une étude de la CESAP consacrée au développement des chemins de fer transasiatiques dans le couloir méridional des itinéraires de transport Europe-Asie, qui distingue trois grands axes d'importance internationale.

Le premier axe (TAR-S1) part de Kunming (Chine), traverse le territoire du Myanmar, de l'Inde, du Bangladesh, du Pakistan, de la République islamique d'Iran et de la Turquie jusqu'à sa frontière avec la Bulgarie, à Kapikule. Sur une longueur totale de 11 700 km, 84 % des lignes existent déjà, 15 % restent à construire principalement dans des régions de montagne et 1 % empruntent des transbordeurs. La distance totale entre Kunming et Francfort serait d'environ 13 500 km et, entre son extrémité orientale et son extrémité occidentale, cet itinéraire ne traverserait pas moins de sept frontières nationales (plus cinq autres à l'ouest de la Turquie), avec trois écartements différents, 1 000 mm, 1 435 mm et 1 676 mm.

Le deuxième axe (TAR-S2) partirait de Thaïlande pour se diriger vers l'ouest ou le nord-ouest en direction du Myanmar et rejoindre le réseau ferroviaire de ce pays, où il se raccorderait au TAR-S1. Entre Bangkok et Kapikule, la distance totale du TAR-S2 serait de 11 500 km et entre Bangkok et Francfort de 13 200 km. Cet itinéraire traverserait sept frontières nationales et nécessiterait quatre changements de bogies.

Le troisième axe (TAR-S3) relierait les pays d'Asie centrale sans littoral aux pays d'Europe et d'Asie du Sud et du Sud-Est. Cet itinéraire partirait de Sarakhs sur la frontière entre la République islamique d'Iran et le Turkménistan et se dirigerait en direction de la frontière entre l'Iran et la Turquie, à Razi. La ligne traverserait ensuite le Turkménistan, l'Ouzbékistan et le Kazakhstan jusqu'à Aktogai puis, par le poste frontière de Druzba, pénétrerait en Chine en passant par Urumqi, Lanzhou et Zhengzhou pour aboutir soit au port de Shenzhen dans le sud du pays, soit à Beijing dans le nord du pays, ou encore aux ports chinois de Shanghai et de Lianyungang, par exemple. Cette ligne pourrait aussi se diriger vers le nord, à partir d'Aktogai, pour se raccorder à la ligne du transsibérien, à Omsk ou Novossibirsk. Par Fariman, Bafq (ou Téhéran) et Sirjan, cette ligne pourrait aussi assurer une liaison avec le port de Bandar Abbas.

Outre la CESAP, qui a surtout fait un travail d'analyse, l'Organisation de coopération économique (ECO), organisation régionale intergouvernementale créée en 1985 par l'Iran, le Pakistan et la Turquie afin d'assurer le développement socioéconomique durable de la région, a été un des principaux artisans du développement dans ce couloir.

La mise en service de la ligne ferroviaire Tejen-Mashhad-Sarakhs, en 1996, a inauguré le trafic ferroviaire sur la ligne septentrionale du tronçon transasiatique du couloir est-ouest, ainsi que le couloir nord-sud qui a, à son tour, déclenché l'ouverture de lignes ferroviaires entre les républiques d'Asie centrale et les ports du Golfe persique. Cependant, ce couloir n'est pas exploité à sa pleine capacité, puisque le volume de trafic ne dépasse pas 0,2 à 0,3 million de tonnes. Du point de vue de l'ensemble des républiques d'Asie centrale, ce couloir représente la liaison la plus intéressante avec les ports de la Chine orientale et l'Extrême-Orient, et avec Istanbul et, le long du couloir de transport IV, l'Europe centrale.

Au cours des trois dernières années, la Direction des transports et des communications de l'ECO s'est efforcée d'organiser le lancement d'un train de conteneurs de démonstration reliant Almaty à Istanbul sur la ligne transasiatique mais aussi d'ouvrir un trafic international de voyageurs sur la ligne Almaty-Tachkent-Téhéran-Istanbul. Grâce au soutien actif des États membres, le premier train de conteneurs de démonstration a quitté Istanbul en direction d'Almaty via Tachkent le 20 janvier 2002 et le premier voyage pilote du train international de voyageurs assurant la liaison Almaty-Tachkent-Turkmenabad-Téhéran s'est déroulé du 14 au 21 mars 2002. Ce voyage a marqué l'inauguration de la liaison internationale de voyageurs sur la ligne Almaty-Tachkent-Turkmenabad-Istanbul, qui est venue s'ajouter à l'ouverture du tronçon Téhéran-Istanbul sur cet itinéraire en 2001.

Le Couloir Nord-Sud

Le 12 septembre 2000, les Ministres des transports de l'Iran, de la Fédération de Russie et de l'Inde ont signé à Saint-Pétersbourg un accord portant création du couloir de transport international Nord-Sud. Les Ministres ont particulièrement insisté sur la nécessité d'écourter les temps de transport aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises sur leurs territoires respectifs, d'abaisser les coûts de transport mais aussi de simplifier et d'uniformiser les formalités administratives (y compris les formalités douanières) dans le transport international de voyageurs et de marchandises.

Le couloir Nord-Sud constitue la voie de communication la plus courte entre l'Europe et le Moyen et l'Extrême-Orient, mais aussi l'océan Indien et l'Asie du Sud-Est. Il s'étend de ports situés en Inde, en passant par la mer d'Oman, jusqu'au port iranien méridional de Bandar Abbas, après quoi les marchandises traversent l'Iran et la mer Caspienne jusqu'à des ports de la Fédération de Russie. À partir de là, le couloir se prolonge le long de la Volga, via Moscou, jusqu'en Europe du Nord. Les chiffres indiquent que le volume de marchandises transportées en provenance de l'Inde s'est fortement accru au cours de l'année dernière, après avoir fortement chuté dans les années 90. À l'époque de l'Union soviétique, des millions de tonnes de marchandises passaient chaque année d'Europe en Iran via l'URSS et d'URSS en Inde par ce couloir. En l'an 2000, de petits chargements de thé et de tabac ont été pour la première fois transportés d'Inde jusqu'en Fédération de Russie en passant par l'Iran. La Fédération de Russie exporte principalement des métaux, du bois d'œuvre, du papier, des machines et des produits chimiques en Iran alors que ce pays exporte principalement des denrées alimentaires, des automobiles et des autobus en Fédération de Russie. Au dire des experts, le trafic marchandises dans ce couloir pourrait atteindre 20 à 30 millions de tonnes par an.

Ce nouveau couloir devrait permettre de gagner du temps et de faire des économies puisque les marchandises provenant de l'Asie du Sud n'auront plus à passer par le canal de Suez et la Méditerranée puis par l'Atlantique et la mer du Nord pour aller jusque dans les ports de la mer Baltique comme c'était le cas précédemment. D'après les analystes russes, le temps de transport devrait être réduit de 10 à 20 jours entre toutes les destinations et le coût par conteneur devrait baisser de 400 ou 500 dollars des États-Unis. L'ouverture de l'Asie centrale et des nouveaux marchés de l'océan Indien et du golfe Persique est très importante aussi bien pour l'Europe que pour l'Asie. Le couloir relie l'océan Indien (Bombay et d'autres ports) à Bandar Abbas par voie maritime. Il se poursuit ensuite en direction des ports iraniens du nord du pays, sur la mer Caspienne (Bandar Anzali et Bandar Amir Abad) par route et par chemin de fer puis se prolonge jusqu'aux ports d'Astrakhan et de Lagan, en Fédération de Russie. De là, le

trajet se poursuit par la route ou par le rail jusqu'à Moscou et Saint-Pétersbourg puis jusqu'en Scandinavie. Le raccordement aux réseaux routier et ferroviaire de l'Asie centrale et de la Fédération de Russie sera chose faite une fois que la ligne ferroviaire Astar-Qazvin sera achevée.

Un des autres avantages du couloir Nord-Sud est la présence de plusieurs possibilités de raccordement avec d'autres couloirs reliant l'Asie centrale et l'Europe, y compris celui du Programme TRACECA, qui seraient susceptibles d'assurer une bonne communication entre les flux de marchandises Nord-Sud et Est-Ouest.

Conscients de son importance pour l'avenir, le Bélarus, le Kazakhstan, le Tadjikistan et Oman se sont joints aux trois pays fondateurs de l'Accord intergouvernemental sur le couloir international de transport Nord-Sud. De plus, plusieurs autres pays souhaiteraient aussi en faire partie, comme l'Arménie, la Bulgarie, l'Azerbaïdjan, la Syrie, l'Ukraine et la Turquie.

Dans les projets visant à ajouter des parcours routiers aux voies de communication maritimes passant par la mer Caspienne et reliant l'Iran et la Fédération de Russie sur la ligne Astrakhan-Makat-Beineu-Yeraliyev-Bekdash-Turkmenbashi-Gazandzyk-Guduroolum avec un embranchement vers la gare ferroviaire iranienne de Bender Torkeman, un rôle important revient aux républiques d'Asie centrale, notamment le Kazakhstan et le Turkménistan.

Simultanément, la Fédération de Russie a entrepris la reconstruction et la modernisation de routes dans ce couloir, depuis 2001. Le tronçon Saint-Pétersbourg-Vyborg a été complètement rénové et sur d'autres autoroutes du couloir, des ponts, des voies de contournement, des carrefours et certains tronçons ont été reconstruits. La Fédération de Russie souhaiterait que les tronçons Moscou-Astrakhan et Moscou-Novorossisk fassent eux aussi partie du couloir. La route Moscou-Astrakhan sert au transport de transit en direction de l'Asie centrale, de l'Iran et de l'Inde. Il s'agit d'une autoroute de 1 200 km de long, la M-6 (baptisée «Kaspiy»), dont le débit varie entre 2 500 et 4 500 véhicules par jour. Elle est en cours de modernisation pour pouvoir être classée en première catégorie avec quatre voies aux abords de Tambov et Volgograd, et certains de ses tronçons sont en réfection complète. De plus, la Fédération de Russie prévoit de construire, de reconstruire ou de moderniser 515 km de la route «Kaspiy» (Moscou-Tambov-Volgograd-Astrakhan) et la route entre Astrakhan et Makhachkala.

Le Ministère des transports de la Fédération de Russie travaille aussi à la mise en place de liaisons par transbordeur sur la mer Caspienne. Il existe déjà des liaisons entre le port d'Olya (Fédération de Russie) et le port de Nowshahr (Iran) et le port de Turkmenbashi (Turkménistan). De plus, environ 70 bateaux battant pavillon russe assurent le transport de marchandises sur le tronçon du couloir Nord-Sud correspondant à la mer Caspienne.

Le 4 avril 2004, le Président de la société russe des chemins de fer a annoncé que le premier voyage de démonstration d'un train-bloc de conteneurs sur la ligne Berlin-Téhéran, qui fait partie du couloir du transport Nord-Sud, aurait lieu en août 2004.

Le 28 juillet, le premier train de marchandises a été mis en service dans le port d'Olya, sur la mer Caspienne, pour assurer la liaison entre la Fédération de Russie et l'Iran par le couloir international Nord-Sud. Un service de trains porte-conteneurs transportant des produits en papier de la société nationalisée «Volga» a été organisé conjointement par la société Modul Ltd et la

société nationale russe de chemin de fer avec l'aide de «Transcontainer», filiale de la société nationale des chemins de fer russes ainsi que le centre des services de transport des entreprises de la société des chemins de fer «Octobre».

Le train est parti le 21 juillet de la gare de Varsovie à Saint-Petersbourg pour arriver le 28 juillet à Yandyki, où il a ensuite emprunté le nouveau tronçon de 49 km entre Yandyki et Olya, conduisant au terminal à conteneurs de la mer Caspienne.

Le 28 juillet de la même année, a aussi eu lieu l'inauguration de la nouvelle ligne à l'occasion de laquelle le Premier Ministre de la Fédération de Russie, M. Mikhail Fradkov, a déclaré que le tronçon du couloir Nord-Sud correspondant à la région d'Astrakhan était achevé. Il a ajouté que certains pays du Moyen-Orient, comme l'Inde, le Pakistan et les pays du golfe Persique étaient aussi intéressés par l'extension du couloir. Les chemins de fer russes ont investi plus de 100 millions de dollars des États-Unis dans le projet, qui devrait permettre une augmentation de 50 % du volume de trafic entre les pays de l'Europe occidentale, la Fédération de Russie et la région de la mer Caspienne. Cette nouvelle ligne permet de se passer du canal de Suez et de faire un transport porte à porte en 13 jours au lieu de 37 jours précédemment.

Les liaisons trans-Kazakhstan – L'emplacement stratégique et les possibilités économiques du Kazakhstan, dans le cadre des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, ont été réaffirmés par la récente décision du Gouvernement kazakh et des chemins de fer kazakhs de construire une ligne de 3 083 km de long, qui constituera un élément clef de la future ligne paneurasienne reliant la Chine à l'Europe occidentale. Cette ligne qui partira en direction de l'ouest, ira de Dostyk, à la frontière orientale du Kazakhstan avec la Chine, jusqu'à Aktau sur la mer Caspienne avant de se diriger vers le sud pour entrer au Turkménistan. La ligne paneurasienne proprement dite se poursuivra à travers le Turkménistan, l'Iran et la Turquie et sera raccordée au réseau ferroviaire européen par l'intermédiaire d'une nouvelle liaison de 14 km à travers le détroit du Bosphore, qui sera achevée en 2009. Cette nouvelle ligne à travers le Kazakhstan devrait être achevée en 2010 pour un coût total compris entre 5 et 7 milliards de dollars des États-Unis.

Le projet de liaison trans-Kazakhstan a pour principal objectif de mettre en place des lignes à écartement normal en direction de la Chine, où l'écartement est normalisé, mais aussi en direction de l'ouest vers l'Europe. Pour que la ligne entre l'Iran et la Turquie soit complète, il manque encore 770 km de lignes au Turkménistan, et 70 km en Iran.

À terme, l'objectif de ce projet est de relier directement le port de Lianyungang, sur la côte orientale de la Chine, au port de Hambourg en Allemagne. Cette nouvelle ligne ferroviaire devrait réduire la durée et le coût du transport puisque les trains ne seraient plus bloqués 6 heures au passage de la frontière du Kazakhstan, c'est-à-dire le temps que prenait le changement des bogies. Cette nouvelle ligne devrait transporter 40 millions de tonnes de fret par an. À l'heure actuelle, le réseau du Kazakhstan est équipé de voies à écartement large et il existe d'importantes interruptions sur les lignes traversant le pays d'est en ouest. Le projet portera principalement sur la construction de nouvelles lignes qui, soit seront parallèles aux lignes existantes, soit traverseront de nouvelles régions. Parmi les tronçons sur lesquels sera conservée une voie à grand écartement en plus d'une voie à écartement normal figure le tronçon de 540 km entre Saksaulskaya et Beyneu. Dans la partie orientale du pays, l'essentiel des travaux consistera à construire de nouvelles lignes. Le tronçon de 1 508 km entre Aktogay et Saksaulskaya passera au

sud du réseau existant et assurera une liaison centrale à travers le pays, liaison qui faisait défaut jusqu'ici.

En attendant de trouver des investisseurs nationaux ou étrangers pour financer le projet, les chemins de fer kazakhs ont déjà obtenu 3,5 milliards de dollars des États-Unis, de banques et d'autres investisseurs privés. La Chine quant à elle a fait part de son intérêt pour le projet.

Faits nouveaux récents

La première (1998) et la deuxième Conférences internationales Europe-Asie sur les transports (2000) ont recommandé que la CEE et la CESAP unissent leurs programmes pour travailler en commun au développement des liaisons entre l'Europe et l'Asie. Ces deux Commissions ont établi, en collaboration avec un certain nombre d'États et d'organisations internationales, un programme commun fondé sur leur propre travail et ont arrêté un certain nombre de propositions concrètes pour la mise en œuvre effective dudit programme (TRANS/WP.5/2001/14).

Cette coopération entre la CEE et la CESAP a notamment abouti à la mise en œuvre en commun d'un projet de développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie, qui est actuellement en cours. Ce projet fait partie d'un projet plus vaste financé par le Compte de l'ONU pour le développement et intitulé «*Renforcement des capacités en vue de développement de liaisons terrestres et terrestres/maritimes inter-régionales*» (2002-2006). La composante CEE et CESAP était conçue pour s'inscrire dans la «vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie, définie lors de la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (Saint-Pétersbourg, septembre 2000) et ensuite examinée et adoptée par le Groupe de travail de la CEE sur les tendances et l'économie des transports (2001) et le Comité des transports intérieurs (2002).

La première réunion du Groupe d'experts sur le développement des relations Europe-Asie qui s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) du 9 au 11 mars 2004 et qui avait été organisée conjointement par la CEE et la CESAP, s'est avant tout préoccupée de définir les itinéraires de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie les plus appropriés et les conditions de leur mise en place. La réunion a convenu des principaux éléments d'une stratégie de développement des liaisons de transport entre les deux continents, notamment donner la priorité aux grands itinéraires le long des quatre couloirs Europe-Asie qui avaient été retenus au niveau international et qui représentent le prolongement vers l'Est des couloirs de transport paneuropéen. Les activités à mener en vue de mettre en œuvre cette stratégie, qui s'échelonnait sur trois phases entre 2004 et 2006, comprendraient: la détermination des principaux itinéraires entre l'Europe et l'Asie, la collecte et le traitement de données concernant l'infrastructure et le trafic, le choix de projets prioritaires le long de ces itinéraires, l'élimination des obstacles au passage des frontières, la mise en œuvre d'accords et de conventions de grande portée en matière de transport international et enfin la formulation et l'exécution de plans d'action nationaux.

Les pays conviés à participer au projet sont les suivants: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, République islamique d'Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

La troisième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports s'est tenue en 2003 à Saint-Petersbourg. Dans sa déclaration finale, les représentants des gouvernements et des parlements des pays d'Europe et d'Asie, des associations de transporteurs, des organismes financiers et des sociétés commerciales se sont déclaré en faveur d'une série de mesures en vue d'un développement plus rapide et durable des quatre couloirs de transport terrestre Europe-Asie². La déclaration recommandait en outre un certain nombre d'initiatives détaillées visant à mettre en place un système intégré de transport Europe-Asie, par exemple développer les infrastructures, moderniser les techniques de transport de marchandises et d'information ou encore attirer des investissements dans les infrastructures.

En mars 2003, la Commission européenne a présenté une communication intitulée «L'Europe élargie-Voisinage: un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud», qui définissait les principes fondamentaux de la politique européenne de voisinage (PEV). Cette politique a pour objectif de faire partager aux pays voisins de l'Union européenne les avantages – stabilité, sécurité et bien-être – qu'elle a tirés de son élargissement en 2004, mais d'une autre façon que les pays membres.

En mai 2004, la Commission européenne a proposé des mesures concrètes pour que l'élargissement historique qui a eu lieu le 1^{er} mai ne crée pas de nouvelles barrières entre l'Union européenne et ses voisins. Après avoir défini les principes directeurs de sa politique de voisinage en 2003, la Commission a adopté un «Document d'orientation», qui précise selon quelles modalités les avantages de l'élargissement peuvent être étendus aux voisins de l'Union élargie. On peut y lire ce qui suit: «Il est essentiel d'améliorer les réseaux de transport physiques reliant l'Union aux pays voisins. Compte tenu des coûts que cela implique, il sera crucial d'assurer une coordination étroite lors de l'élaboration des projets d'investissement pour ces réseaux. Les initiatives existantes, telles que le concept du réseau de transport paneuropéen, diverses conférences de transport paneuropéennes ou encore les propositions de la Commission de juin 2003 visant à mettre en place un réseau de transport euroméditerranéen, constituent une base solide pour progresser. Le financement des projets par la BEI, sur la base des actions convenues essentiellement à moyen terme dans les plans d'action, sera également important. Les besoins concrets seront examinés au cas par cas. Les plans d'action comporteront en outre des dispositions particulières pour s'attaquer à la question de la vulnérabilité des réseaux et des services de transport aux attentats terroristes.»³.

La politique européenne de voisinage s'adresse aux pays voisins de l'Union européenne et, notamment, à ceux qui s'en sont géographiquement rapprochés en raison de l'élargissement. En Europe continentale, il s'agit du Bélarus, de la République de Moldova, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, alors que, dans la région de la Méditerranée, cette politique s'applique à tous les membres du partenariat euro-méditerranéen (aussi appelé «Processus de Barcelone»), à l'exception de la Turquie qui est en négociation avec l'Union européenne en vue d'une

² Voir la Déclaration de la troisième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (TRANS/2004/12).

³ Politique européenne de voisinage – Document d'orientation COM(2004) 373 final – Commission des Communautés européennes, 15 mai 2004.

préadhésion. La Commission a recommandé que l'Arménie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie bénéficient aussi de cette politique.

Il convient aussi de signaler le Séminaire sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie, organisé conjointement par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), la Commission européenne (CE), la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) et la Banque européenne d'investissement (BEI), les 27 et 28 novembre 2003 à Paris.

L'objectif de ce Séminaire, conçu à l'intention des responsables politiques de haut niveau, était de définir les principes d'une conception commune de la planification et du financement des infrastructures de transport sur l'ensemble du continent européen. Compte tenu de l'élargissement de l'Union européenne et de la mondialisation croissante des échanges, certains ont pensé qu'il faudrait renouveler la réflexion sur le cadre et les instruments utilisés jusqu'à présent pour développer les infrastructures de transport au niveau international. L'objectif général du Séminaire était de définir quels allaient être les grands axes de transport entre l'Union européenne élargie et les pays voisins, ainsi que l'Asie, le Proche-Orient et la région méditerranéenne. Les conclusions du Séminaire, qui se présentent sous la forme d'une Note politique et d'une Déclaration, ont été présentées au Conseil des ministres de la CEMT en 2004 à Ljubljana, lequel a souscrit à la Note politique et adopté la Déclaration⁴.

Dans cette Déclaration, les ministres se sont mis d'accord sur les modalités de mise en œuvre de la stratégie et ont proposé des modalités de consultation sur les couloirs de transport paneuropéens existants, leur éventuelle révision et la définition de projets prioritaires à l'intention des pays non membres de l'Union européenne dans les différents couloirs.

Plus récemment, un autre événement ayant d'importantes incidences pour le développement des couloirs de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie a eu lieu à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne), en juin 2004. Une autre réunion ministérielle ayant pour thème une Europe des transports élargie a été organisée par la Commission européenne et a été suivie par des personnalités du secteur des transports en Europe, notamment les Ministres des transports de l'Italie, des Pays-Bas, de la Fédération de Russie, de la Slovénie, de l'Espagne, de la Turquie et de l'Ukraine, ainsi que par le Vice-Président de la Banque européenne d'investissement. Le Séminaire a, en outre, conclu qu'il faudrait définir et développer des liaisons prioritaires entre les principaux axes de transport transeuropéens et les régions voisines de l'Union européenne, notamment la Fédération de Russie et les nouveaux États indépendants occidentaux (Biélorus, République de Moldova et Ukraine), les pays des Balkans, les pays de la Méditerranée, la Turquie et les pays de la mer Noire.

⁴ CEMT/CS(2004)2 – «Développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie», rapport sur le Séminaire établi par M. Wojciech Suchorzewski (Université de Varsovie). CEMT/CM(2004)1/FINAL (7 juin 2004) – Stratégie pour le développement des infrastructures de transport dans une Europe élargie – Note politique et Déclaration.

Organisations et institutions financières internationales

Outre la CEE, la CESAP et l'ECO, dont nous avons déjà parlé, d'autres organisations et institutions financières internationales participent et contribuent d'une façon ou d'une autre au développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

L'*Union internationale des chemins de fer (UIC)*, par exemple, attache une importance toute particulière au développement de couloirs de transport intercontinental de marchandises, afin de permettre au rail d'être présent sur les grandes routes commerciales de demain et d'atteindre de nouveaux marchés, notamment face à la concurrence des transports maritimes et routiers. Par l'intermédiaire de son Conseil exécutif mondial et sa division «Monde», cette organisation poursuit le projet d'un couloir maritime/ferroviaire qui relierait le nord-est de l'Amérique au nord de l'Europe et à l'Extrême-Orient jusqu'en Chine (couloir NEW) et dans lequel le transport de surface des conteneurs serait assuré par le rail, via les ports de Boston et de Narvik.

Le couloir NEW est géré par un Comité de direction au sein duquel 15 gouvernements et les principales entreprises de transport combiné s'efforcent activement de favoriser l'utilisation des ports les moins encombrés de la côte nord-est de l'Amérique du Nord (Boston) et du nord de la Norvège (Narvik), outre les lignes ferroviaires en direction de l'est existant dans le nord de la Scandinavie et en Fédération de Russie. Le corridor NEW a pour but de compléter les lignes est-ouest existantes mais pourrait fort bien devenir un axe est-ouest important desservant les industries du nord de la Scandinavie. Narvik est le seul port intermodal de cette région possédant un accès direct au réseau ferroviaire est-ouest. Quelques kilomètres après la frontière entre la Suède et la Finlande, la ligne ferroviaire se divise en deux lignes: la première va en direction d'Archangel en Fédération de Russie et la seconde, qui est aussi la principale, en direction de l'Asie centrale par le poste frontière de Vainikkala dans le sud de la Finlande. Cette route principale emprunte le réseau ferroviaire russe, traverse le couloir septentrional dans le Kazakhstan puis pénètre en Chine occidentale. Elle pourrait aussi emprunter le réseau ferroviaire russe jusque dans l'est du pays (Nakhodka Vostochny et Vladivostok) avec des liaisons vers le nord-est de la Chine, le Japon et la Corée.

En 1996, les membres de l'*Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD)* ont estimé que ses couloirs internationaux de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie étaient au nombre de 13, y compris les embranchements. Ces couloirs coïncident en partie avec les quatre grands couloirs dont nous avons déjà parlé ainsi qu'avec certaines parties des couloirs de transport paneuropéen. On trouvera dans le document TRANS/SC.2/2003/20 un compte rendu de la situation de ces couloirs en 2003 ainsi qu'un certain nombre d'autres renseignements.

L'*Union routière internationale (IRU)* met au point, en collaboration avec les associations qui en sont membres une stratégie et des mesures visant à promouvoir le transport routier et à supprimer les obstacles qui s'opposent au trafic entre l'Europe et l'Asie. À la suite de sa première Conférence sur le transport routier entre l'Europe et l'Asie, avec pour thème «Opportunités et obstacles au transport international de marchandises par route entre l'Asie et l'Europe», qui s'est tenue en 2001 à Irkoutsk (Fédération de Russie) et à la Déclaration de cette Conférence, l'IRU a tenu sa deuxième Conférence sur le transport routier entre l'Europe et l'Asie en 2003, à Téhéran. La Conférence s'est demandé quels étaient les principaux moteurs des échanges croissants entre l'Europe et l'Asie et quel était l'état des infrastructures de transport

dans la région Europe-Asie. Elle s'est aussi intéressée aux divers obstacles qui ralentissent et compliquent le passage des frontières dans le transport routier et aux moyens d'y remédier. La troisième Conférence de l'IRU sur le transport routier entre l'Europe et l'Asie devrait se tenir à Beijing les 20 et 21 septembre 2005 avec le thème suivant: «Relier l'Asie et l'Afrique: le transport routier est-il capable de relever le défi?».

La Caravane «Lisbonne-Vladivostok», conçue par le Ministère des transports de la Fédération de Russie pour promouvoir le transport routier a été réalisée par l'ASMAP, association membre de l'IRU, en partenariat avec cette dernière. Les camions composant la caravane, qui symbolise l'ouverture de l'autoroute transsibérienne au début de cette année, ont quitté Lisbonne le 24 mai pour atteindre leur destination finale, c'est-à-dire le port de Vladivostok sur la côte Pacifique de la Fédération de Russie, le 12 juillet 2004. La caravane avait pour but de montrer qu'il était désormais possible de relier par la route, à travers l'Europe et l'Asie, les centres de production et de distribution entre l'Atlantique et le Pacifique.

L'IRU va prochainement organiser à Istanbul (22 et 23 septembre 2004) une conférence internationale sur les transports routiers et la mondialisation. Un des cinq ateliers prévus pendant la Conférence devrait être chargé de la question de la facilitation du passage des frontières et un second des couloirs du transport international.

L'*Union européenne (EU)*, outre qu'elle est à l'origine du programme TRACECA dont nous avons déjà parlé, favorise la coopération régionale en Asie centrale au moyen de programmes appropriés et en incitant les pays à coopérer entre eux. Le programme TACIS sert de cadre opérationnel à la coopération régionale, et les priorités de la CE pour l'Asie centrale et le Caucase sont les suivantes:

- Apporter une assistance qui favorise les capacités administratives et l'harmonisation des législations;
- Traiter différemment les groupes de pays participant au programme TRACECA;
- Favoriser l'interopérabilité ferroviaire et les normes européennes;
- Mettre en œuvre les accords internationaux (TIR, ADR);
- Donner la priorité aux questions de sûreté et de sécurité;
- Améliorer la durabilité des transports par bateau entre les ports de la mer Noire, notamment le trafic à courte distance;
- Continuer à mettre l'accent sur la coopération régionale et l'harmonisation des formalités aux frontières;
- Améliorer les liaisons entre les pays participant au programme TRACECA et les pays de l'Union européenne élargie grâce aux couloirs paneuropéens appropriés et à la PETrA de la mer Noire.

La *Banque mondiale* se préoccupe tout particulièrement de l'interaction entre les transports et la facilitation des échanges, dont elle a une conception bien précise, comme on peut le voir en Europe du Sud-Est et dans la région du Caucase. Du reste, la Banque mondiale et le programme TRACECA ont mis sur pied, dans le Caucase, des groupes de travail qui collaborent étroitement entre eux.

La *Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD)* a été créée en 1991 pour faciliter la transition des pays de l'ex-Union soviétique et des pays d'Europe centrale et orientale vers une économie de marché ouverte et favorable à l'initiative privée.

Le financement de projets de la BERD dans les pays au bénéfice du projet TACIS a été fortement soutenu par l'Union européenne. En outre, la BERD favorise la création de liaisons de transport entre le Caucase et l'Asie centrale. Outre qu'elle a apporté son soutien au programme TRACECA dans sa phase initiale, la BERD a aussi participé à des projets d'infrastructure en Géorgie et au Kazakhstan portant sur le réseau ferré, le réseau routier et des ports. En 2000, la BERD a participé à hauteur de 850 millions de dollars des États-Unis à des projets portant notamment sur la réfection des routes entre Ashgabat et Mary, l'amélioration du réseau ferroviaire en Ouzbékistan et au Kazakhstan et la modernisation des ports d'Aktau et de Turkmenbashi. Cinq projets concernaient le couloir transcaucasien, qui est destiné à faciliter le flux de marchandises entre Bakou (Azerbaïdjan) et les ports de Poti et Batumi sur la mer Noire. Ces projets portaient principalement sur le secteur public, et la plupart des grands projets d'infrastructure devront probablement être exécutés par des entreprises publiques puisqu'aucun financement privé n'est disponible.

Les prêts de la BERD ont permis de mobiliser de bonnes quantités de fonds supplémentaires et ont permis une meilleure gestion – et donc une meilleure rentabilité – des fonds investis.

Le *Programme spécial des Nations Unies pour les économies d'Asie centrale (SPECA)* est géré conjointement par les pays d'Asie centrale, la CEE et la CESAP. Le programme de développement routier de la Route de la soie (SRADP), créé en juillet 2001, porte principalement sur les républiques d'Asie centrale et la Chine. Le SRADP est un mécanisme intersectoriel et transfrontalier d'analyse et de solution des problèmes prioritaires rencontrés par les pays membres. Pour plus de renseignements sur les activités du SPECA en matière d'infrastructure des transports et de facilitation du passage des frontières, consulter l'adresse suivante: <http://www.unece.org/speca/>.

Banque asiatique de développement (BAsD) – Le Programme de coopération économique régionale (CAREC) de la Banque asiatique de développement a pour but de favoriser la croissance économique et d'améliorer le niveau de vie dans la région en favorisant la coopération économique. Une des initiatives régionales de la BAsD est la modernisation et la coopération en matière douanière. Selon la BAsD, les principales questions qui se posent au niveau régional sont les moyens de financement, la facilitation du passage des frontières et la coordination des politiques du transport. Les deux principaux projets de transport portent l'un sur la création d'une ligne ferroviaire entre la Chine, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan, et la seconde sur la construction d'une route à travers le sud du Kirghizistan qui relierait la Chine et l'Ouzbékistan. La BAsD a été sollicitée pour financer conjointement la modernisation de

l'autoroute reliant Almaty au Kazakhstan à Bichkek au Kirghizistan. Ce projet de prêts conjoints est cofinancé par la BERD et l'Union européenne.

L'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) est active au Tadjikistan, au Kazakhstan, en Ouzbékistan et au Kirghizistan. Le Japon est aussi actif dans la région, principalement par l'intermédiaire de la JBIC. Le Fonds du Koweït pour le développement économique arabe (KFAED) et la Banque islamique de développement (BID) sont à l'origine d'un certain nombre de projets portant sur la région, ainsi que d'autres programmes déjà en cours.
