


**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**
**Dixième session**

Genève, 27-28 mai 2014

**Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport  
Europe-Asie sur sa dixième 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) .....	6–7	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) .....	14–23	3
V. Définition 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) .....	24–27	5
VI. Informations fournies par les participants sur les faits récents concernant les projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport pour les itinéraires du projet LTEA (point 5 de l'ordre du jour) .....	28–32	6
VII. Mise à jour des informations pour le système d'information géographique (point 6 de l'ordre du jour) .....	33–34	7
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) .....	35–36	8
IX. Dates des prochaines réunions (point 8 de l'ordre du jour).....	37	8
X. Résumé des décisions (point 9 de l'ordre du jour) .....	38–39	8

GE.14-09464 (F) 011214 031214



\* 1 4 0 9 4 6 4 \*

Merci de recycler



## I. Participation

1. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a tenu sa dixième session les 27 et 28 mai 2014 à Genève. Y ont participé des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants: Afghanistan, Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Lettonie, Mongolie, Turquie et Ukraine.
2. Le service de l'ONU suivant était représenté à la réunion: Projet de chemin de fer transeuropéen (TER).
3. L'organisation intergouvernementale suivante était également représentée: Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Union internationale des chemins de fer (UIC) et Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA).
5. À l'invitation du secrétariat, l'Autorité portuaire de Rotterdam et les Chemins de fer lituaniens 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.2/19.

6. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/19).
7. En l'absence de M. Andrey Timochkin (Fédération de Russie) et de M. Kostiantyn Savchenko (Ukraine), respectivement Président et Vice-Président du Groupe d'experts des LTEA, le Groupe a élu M. Sergei Egorshv (Fédération de Russie) et M. Andris Maldrups (Lettonie) respectivement Président et Vice-Président pour sa dixième session.

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

8. Le Groupe d'experts a rappelé qu'il devait, conformément à son plan de travail, identifier 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'agit pour cela d'inviter des représentants des principaux ports européens et asiatiques, ainsi que des producteurs, des négociants et des transitaires.
9. Le Groupe d'experts a procédé à un échange de vues approfondi concernant l'importance des ports en tant que points de départ et d'arrivée des liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie. Il a souligné que plus de 20 ports de grande importance alimentent les neuf liaisons ferroviaires prioritaires entre l'Europe et l'Asie. Il a relevé en outre que de plus en plus de sociétés de transport maritime investissent dans les liaisons entre ports maritimes et arrière-pays en chargeant des exploitants ferroviaires de proposer des services de porte-à-porte à leurs clients. Les experts ont précisé que le principal objectif de ce point n'est ni d'entrer en compétition avec les ports ni d'attirer les cargaisons qui y passent mais de créer un réseau intégré de transport terrestre capable de livrer efficacement des marchandises le long des corridors Europe-Asie en utilisant les ports comme source d'alimentation.

10. La représentante du port de Rotterdam, M<sup>me</sup> Sarah Olierook a **communiqué** au Groupe des données concernant le débit du port et ses liaisons avec l'arrière-pays. Avec un débit de 442 millions de tonnes en 2013, Rotterdam est le premier port d'Europe et le cinquième du monde. Cette année-là 33 000 navires ont accosté dans ce port où travaillent 140 000 employés. La situation géographique centrale du port de Rotterdam lui confère un avantage naturel considérable. Cinquante-quatre pour cent des cargaisons qui y transitent sont transportés par la route, 35 % par voie fluviale et 11 % par le rail. Le port s'est fixé comme priorité d'accroître la part du transport ferroviaire. En outre, pour préserver l'environnement, il accorde une réduction des redevances portuaires aux «navires propres». Le port dessert une zone de 500 km de rayon qui va jusqu'en l'Italie du Nord. L'attractivité de Rotterdam réside dans le fait que sa profondeur de 24 m convient aux plus grands navires et qu'il offre une variété de services d'appui au commerce et au transport. Le port de Rotterdam se propose d'établir des liens commerciaux avec le port de Constanta (Roumanie).

11. Le port de Rotterdam a mis au point une application en ligne appelée InlandLinks ([www.inlandlinks.eu](http://www.inlandlinks.eu)) qui fournit des informations (distances en kilomètres, heures, émissions de CO<sub>2</sub>, etc.) sur ses liaisons avec l'arrière-pays et avec toute autre destination en Europe. Le Groupe devrait mettre au point un outil analogue dans le cadre de l'objectif d) de son plan de travail «promouvoir les axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie et élaborer une stratégie de commercialisation intégrée». Les experts ont convenu de coopérer avec le port de Rotterdam lors de l'élaboration de l'outil susmentionné afin de tirer parti des connaissances existantes et de minimiser les coûts.

12. Le secrétariat a **informé** le Groupe de récentes études consacrées à l'analyse des flux de marchandises le long des axes de transport reliant l'Europe et l'Asie, des études utiles pour les travaux du Groupe. Il en ressort que les flux de marchandises se font jusqu'à présent surtout de l'Asie vers l'Europe. On observe toutefois une tendance nouvelle et croissante au transport de conteneurs dans l'autre sens, vers la Chine, pour satisfaire la demande d'une classe moyenne en pleine expansion (correspondant à peu près à la population totale de l'Union européenne (UE)) dans ce pays. L'importance économique des marchés émergents de l'Asie centrale et de l'Asie de l'Est est par ailleurs en augmentation, d'où la nécessité d'améliorer les liaisons terrestres. Il faut enfin tenir compte d'une nouvelle tendance mondiale en matière de commerce qui consiste pour les consommateurs à commander de plus en plus de marchandises sur Internet.

13. Étant donné que le projet LTEA couvre au moins 20 ports reliés à leur arrière-pays, le Groupe a **demandé** au secrétariat d'inviter à l'avenir des représentants de ces ports à ses réunions. Les experts ont jugé que la participation des ports était importante pour l'analyse des flux de marchandises et ils ont **demandé** au secrétariat d'établir un questionnaire pour approbation à la prochaine session du Groupe puis de l'envoyer aux principaux ports liés aux axes de transport Europe-Asie.

#### **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. Le représentant de l'UIC, M. R. Rebets, a rendu compte au Groupe de quelques activités spécifiques comme les projets ICOMODE et eRailFreight lancés par son organisation pour développer les liaisons ferroviaires intercontinentales. L'analyse de l'UIC révèle que les marchandises qui sont et seront transportées sont celles dont la valeur est relativement élevée – pièces de véhicules, équipements électriques (ordinateurs et leurs pièces), produits chimiques et vêtements. Divers obstacles techniques et juridiques ralentissent le commerce et augmentent les coûts du transport. Les experts ont estimé que l'analyse des horaires et tarifs le long des itinéraires reliant l'Europe et l'Asie fournie par le projet ICOMODE de l'UIC devait être prise en considération lors de l'établissement d'horaires et de tarifs coordonnés dans le cadre du projet LTEA. Les experts ont donc demandé à l'UIC de communiquer les résultats complets du projet ICOMODE au secrétariat.

16. M. A. Azizi Panah, au nom du secrétariat de l'organisation de coopération économique (OCE), a **informé** le Groupe sur le développement du réseau de transport ferroviaire de l'OCE, sur l'établissement de tarifs et d'horaires intégrés sur ce réseau, ainsi que sur les efforts de l'OCE en vue de faciliter les exploitations ferroviaires.

17. Le secrétariat de l'OCE a élaboré l'Accord-cadre sur le transport en transit qui est entré en vigueur en 2006. Il est principalement destiné à faciliter le franchissement des frontières, tout en assurant la sécurité des marchandises et des passagers, en évitant tout retard inutile dans le trafic en transit, ainsi que l'harmonisation de toutes les formalités administratives liées à ce trafic.

18. Le secrétariat de l'OCE a en outre mis sur pied un réseau de transport ferroviaire auquel participent ses 10 États membres et qui assure les services ferroviaires suivants (trains de marchandises):

- a) Trains de marchandises:
  - i) Le train porte-conteneurs OCE sur la ligne Islamabad – Téhéran-Istanbul (ITI);
  - ii) Le train porte-conteneurs OCE sur la ligne Istanbul – Almaty;
  - iii) Le train porte-conteneurs OCE sur la ligne Bandar Abbas – Almaty;
- b) Projets de chemin de fer:
  - i) Construction de la ligne ferroviaire entre le Kazakhstan, le Turkménistan et la République islamique d'Iran (Uzen – Barakat – Gorgan);
  - ii) Projet de chemin de fer Qazvin – Rasht – Astara (République islamique d'Iran) – Astara (Azerbaïdjan);
  - iii) Voie ferrée reliant la Chine et l'Europe via le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Afghanistan, l'Iran et la Turquie.

19. Pour les lignes susmentionnées le secrétariat de l'OCE a fourni des services de facilitation en matière d'établissement de tarifs et d'horaires intégrés avec la coopération de toutes les autorités ferroviaires concernées. Ces tarifs et horaires, complètement revus et mis à jour en 2014, ont été présentés au Groupe. De plus amples informations et des données nouvelles lui seront présentées pour l'aider à accomplir sa tâche.

20. Le Groupe d'experts a **apprécié** la contribution et les efforts du secrétariat de l'OCE dans le domaine du transport ferroviaire et a noté que le réseau de l'OCE fait dans une large mesure partie du réseau LTEA. Les informations les plus récentes concernant les tarifs et les horaires des trains porte-conteneurs OCE seraient donc très précieuses pour les travaux du Groupe.

21. Le représentant des chemins de fers lituaniens, M. M. Matulaitis a **informé** le groupe sur le «Train Viking». Ce train a commencé à fonctionner en 1999. Il relie Klaipeda à Ijichyevsk (Odessa) en passant par Minsk. Le service est stable, fiable et les tarifs sont fixes et disponibles sur le Web. Ce train respectueux de l'environnement est très utilisé au Belarus, en Lituanie et en Ukraine. L'expansion des services de transport est prévue. Le représentant des chemins de fers lituaniens a indiqué que les horaires et les tarifs étaient à la disposition du secrétariat pour faciliter les tâches à accomplir au titre de ce point de l'ordre du jour.

22. Le représentant des chemins de fer russes, M. R. Rebets a **informé** le groupe sur les questions liées au transit par la Fédération de Russie. Le transport de conteneurs est essentiellement lié aux exportations de la Chine vers l'Europe. Le Japon et la République de Corée utilisent également le Transsibérien pour leurs exportations. On observe toutefois une augmentation du transport de l'UE vers la Chine. L'un des problèmes est lié aux questions administratives. Il importe de simplifier la documentation nécessaire au commerce et au transport, surtout à la lumière de l'intérêt que porte la Fédération de Russie à l'augmentation du commerce et du transport entre l'Europe et l'Asie, qui devrait s'accroître de 45 % pendant la période 2012–2020. Le Groupe d'experts a **demandé** au représentant des chemins de fer russes de fournir des informations concernant les tarifs et les horaires qui s'appliquent sur les trajets au départ de la Chine, de la Corée du Sud et de l'Est de la Fédération de Russie vers Moscou et l'Europe à travers la Sibérie. De telles informations faciliteraient les travaux du Groupe en matière d'établissement de tarifs et d'horaires intégrés le long des itinéraires reliant l'Europe et l'Asie. Le représentant des chemins de fer russes a promis que ces informations seraient communiquées au Groupe.

23. Le Groupe a remercié les représentants de l'UIC, du secrétariat de l'OCE, des chemins de fers lituaniens et des chemins de fer russes de leurs aimables contributions consistant à fournir des renseignements sur les tarifs et horaires en vigueur le long des itinéraires reliant l'Europe et l'Asie. Le Groupe a relevé que seules manquent les données en provenance de la Chine et de l'Europe orientale pour accomplir la tâche évoquée sous ce point de l'ordre du jour. Il a **demandé** au secrétariat d'établir en vue de la prochaine session un modèle d'horaires et de tarifs pour tous les pays concernés par les axes Europe-Asie qui devra être approuvé par lui. Ce modèle devra être envoyé aux organisations susmentionnées afin de recueillir toutes les données pertinentes. Le Groupe a prié M. Zimmer, Directeur adjoint du projet TER, d'impliquer le projet dans cet exercice et de distribuer le modèle à tous ses États membres concernés pour permettre de recueillir des données en provenance de l'Europe orientale. M. Zimmer a souligné que le projet TER soutenait pleinement les initiatives LTEA et que les États membres allaient communiquer les données pertinentes.

## **V. Définition 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)**

24. Le Groupe a noté qu'il importe, pour que les liaisons de transport Europe-Asie deviennent opérationnelles, de tenir compte des besoins des parties intéressées qui contrôlent les cargaisons tels que les producteurs, négociants et transitaires, mais aussi d'éliminer les obstacles qu'ils doivent surmonter le long des axes de transport Europe-Asie. Les représentants de ces groupes devraient donc être invités à faire part de leurs besoins et exigences.

25. Le Directeur général de la FIATA, M. M. Sorgetti, a **présenté** le rôle et les exigences des transitaires le long des axes de transport Europe-Asie. La FIATA s'attend

à une augmentation du commerce et du transport entre l'Europe et l'Asie, surtout en ce qui concerne les produits manufacturés et semi-manufacturés qui se prêtent au transport ferroviaire. Le représentant de la FIATA considère que des changements pourraient intervenir à l'avenir dans les flux continentaux. Ils pourraient être dus à la combinaison de deux éléments: une démographie défavorable en Europe, où la population est au mieux stagnante, et au contraire une démographie dynamique en Asie, où la classe moyenne en particulier augmente rapidement et avec elle le nombre de consommateurs. Il pourrait en résulter une tendance au rééquilibrage des flux du commerce bilatéral dominé jusqu'à présent par les exportations de l'Asie vers l'Europe, notamment grâce à des solutions techniques nouvelles (par exemple avec les conteneurs pliables). À propos du transport ferroviaire, il a été relevé qu'il pourrait compléter efficacement le transport maritime compte tenu de la durée du transit (les livraisons par le train entre la Chine et l'Europe peuvent se faire en quatorze jours, ce qui représente la moitié du temps mis pour transporter une cargaison par mer entre la Chine et les ports d'Amsterdam, Anvers ou Hambourg).

26. Après avoir donné quelques conseils relatifs aux matières premières et aux flux commerciaux susceptibles de faire un meilleur usage du chemin de fer le long de tels corridors continentaux, le représentant de la FIATA a abordé, entre autres, les questions liées aux obstacles que les transitaires doivent surmonter le long des axes Europe-Asie. Notamment:

a) Les temps d'attente extrêmement longs aux postes frontières entre l'Iran (République islamique d') et le Turkménistan, situation encore aggravée par les divergences entre les postes frontière de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan. Les temps d'attente moyens vont de deux-trois jours à six-sept jours;

b) L'insuffisance de l'infrastructure routière dans l'est et le nord du Turkménistan ainsi qu'au Tadjikistan et au Kirghizstan;

c) Les questions de sécurité en Afghanistan et en Iraq, où il est recommandé d'avoir recours à des escortes;

d) L'absence de places de stationnement sécurisées conformément aux normes internationales;

e) Les droits de transit prenant le forme de «péages» extrêmement élevés lorsque la cargaison transportée a une grande valeur.

27. Le Groupe a noté que ces obstacles devaient être pris en considération par le secrétariat lors de l'élaboration de son rapport final et de la mise en œuvre des instruments et accords de la CEE tels que le protocole e-CMR, l'annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation et le droit unifié du transport ferroviaire.

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

28. Au titre de ce point, le Groupe d'experts a été informé des faits nouveaux récemment survenus en matière de liaisons de transport Europe-Asie ainsi que des problèmes qui se posent.

29. Le représentant de la Fédération de Russie, M. S. Egorshv a **informé** le Groupe du projet d'accord intergouvernemental sur le transit entre l'Europe et l'Asie. Ce document a pour but de permettre une nouvelle forme de transport sans discontinuité entre les deux continents. Les trains-blocs porte-conteneurs devraient se voir appliquer des procédures

douanières unifiées pour faciliter le transport et permettre aux cargaisons d'être livrées en temps voulu. La Fédération de Russie, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie et l'Ukraine préparent et mettent en œuvre ce nouveau projet de transport Europe-Asie.

30. La représentante de la Turquie, M<sup>me</sup> E. Bulut, a **informé** le Groupe de la position avantageuse occupée par son pays, qui lui permet d'assurer des transports terrestres harmonieux et de faire office de plate-forme d'éclatement logistique entre l'Europe et l'Asie. Malgré l'union douanière entre la Turquie et l'Union européenne, la part de l'UE dans les exportations turques est en baisse. La représentante de la Turquie a également mentionné la crise en Syrie comme source de désagrément, le commerce avec le Moyen-Orient étant fortement compromis. La Turquie est à la recherche de solutions de rechange, puisque les nouveaux axes de transport ont été établis et que la production s'est déplacée d'ouest en est, tout en s'efforçant d'identifier et de supprimer les goulets d'étranglement sur les axes Europe-Asie. Au nombre des problèmes qu'il importe de résoudre le long de ces axes (et d'autres) figurent les contingents de transit, les autorisations discriminatoires, les prix du carburant et les charges diverses (telles que les droits de transit).

31. En outre, la Turquie a **informé** le Groupe sur les investissements consentis dans les ports nationaux. Malgré la crise de 2008, les investissements de la Turquie dans ses ports et ses infrastructures de transport ont été de l'ordre de 70 milliards de dollars des États-Unis au cours de la période 2002–2014. La Turquie considère que les services de transport constituent un important moteur de la croissance économique et elle investit donc en conséquence.

32. Le Groupe d'experts a **décidé** de demander aux gouvernements et autres parties prenantes de fournir au secrétariat de nouvelles données et études relatives au projet LTEA. Il a en outre **demandé** au secrétariat de diffuser ces informations à ses membres ainsi qu'à d'autres parties intéressées.

## VII. Mise à jour des informations pour le système d'information géographique (point 6 de l'ordre du jour)

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

33. Le Groupe a **rappelé** que l'une de ses tâches était de mettre à jour le système d'information géographique. Il a aussi rappelé que lors de la dernière session le secrétariat l'avait informé des options techniques, organisationnelles et financières concernant le développement, l'extension et la mise à jour du logiciel d'information géographique lié au projet LTEA. Étant donné qu'il s'agit d'une tâche colossale, le Groupe d'experts a décidé de demander au secrétariat d'informer les gouvernements des nouveaux choix qui s'offrent en ce qui concerne ce système et de leur demander des instructions. Il a aussi **demandé** aux membres de soumettre des rapports sur l'état d'avancement des travaux concernant le système d'information géographique dans leur pays.

34. Le secrétariat a **informé** le Groupe qu'il n'avait encore reçu aucune information concernant les travaux en cours dans ce domaine. Le Groupe a reconnu que ces informations demandées par le secrétariat étaient très technique et spécifiques, d'où la nécessité de donner des conseils aux responsables nationaux du projet LTEA pour les aider à s'acquitter de cette tâche.

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

35. Le représentant de la Lettonie, M. A. Maldrups **a informé** le Groupe d'experts sur la préparation de la présidence lettone de l'UE au premier semestre de 2015. Les transports seront l'un des principaux thèmes de cette présidence. La Lettonie se propose de donner une importance accrue au projet LTEA et prévoit d'organiser une réunion de haut niveau sur les liaisons de transport Europe-Asie à la fin avril 2015 à Riga. Le Groupe d'experts a pris note des informations communiquées et remercié le représentant et le Gouvernement de la Lettonie d'avoir pris la mesure de l'importance du projet LTEA. Le groupe a souligné l'importance de la connexion opérationnelle des axes Europe-Asie avec le réseau européen et il **a demandé** au représentant de la Lettonie de l'informer à sa prochaine session des préparatifs de la réunion de haut niveau.

36. Le secrétariat **a informé** le Groupe de la lettre reçue le 27 mars 2014 du Gouvernement de la Fédération de Russie annonçant un don destiné à financer la participation de représentants de la Communauté des États indépendants aux réunions liées au projet LTEA. Le Groupe d'experts s'**est réjoui** de ce don et a remercié le Gouvernement de la Fédération de Russie de son appui au projet et de son offre généreuse. Il **a invité** d'autres gouvernements et donateurs potentiels à soutenir, notamment financièrement, les activités et propositions du projet LTEA telles qu'elles sont décrites et analysées dans le plan de travail du groupe.

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

37. Les prochaines sessions du Groupe d'experts devraient en principe se tenir à Genève aux dates suivantes:

- a) Onzième session, les 30 et 31 octobre 2014, à Genève;
- b) Douzième session, les 4 et 5 février 2015, à Genève;
- c) Treizième session, les 28 et 29 mai 2015, à Genève;
- d) Quatorzième session, les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2015, à Genève.

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

38. Le Groupe a **noté** que cet échange de vues et d'informations s'était révélé constructif et devait se poursuivre à l'avenir.

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

---