Nations Unies ECE/TRANS/2021/17

Conseil économique et social

Distr. générale
23 décembre 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-troisième session
Genève, 23-26 février 2021
Point 7 g) de l'ordre du jour provisoire
Questions stratégiques de nature horizontale et transversale ou d'ordre réglementaire :
Travaux analytiques dans le domaine des transports

Mise en service des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie et résumé des débats tenus à l'occasion des discussions informelles relatives aux prochaines étapes à suivre

Note du secrétariat*

I. Mandat

1. À sa quatre-vingt-deuxième session (février 2020), le Comité des transports intérieurs a demandé au WP.5[1] de poursuivre, en étroite coopération avec le WP.24[2], ses travaux sur la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie et d'autres couloirs, et a prié les deux groupes de travail de lui présenter leurs propositions communes, par l'intermédiaire du Bureau, à sa quatre-vingt-troisième session, en 2021[3].

2. À sa session de novembre 2020, le Bureau a pris acte des informations relatives au renforcement de la connectivité des transports et des liaisons avec les autres régions, ainsi que des opinions exprimées par les différents acteurs concernés sur le sujet, qui sont présentées, entre autres, dans les documents ECE/TRANS/WP.5/2020/1, ECE/TRANS/WP.5/2020/2 et ECE/TRANS/WP.5/68. Il a également noté que des discussions informelles relatives aux prochaines étapes de la mise en service des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie, organisées en partenariat avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), devaient se tenir le 26 novembre 2020. À cet égard, il a prié le secrétariat d'établir un rapport concis sur les aspects de fond qui seraient examinés pendant les discussions et de le soumettre au Comité à sa quatre-vingt-troisième session pour information. Le Bureau a décidé de porter la question des prochaines étapes de la mise en service des couloirs de transport Europe-Asie à l'attention du Comité pour qu'il en débatte et fournisse de nouvelles orientations.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.

[1] Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports.

[2] Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique.

[3] ECE/TRANS/294, par. 52.

Merci de recycler

II. Contexte

3. À sa trente-deuxième session, tenue en septembre 2019, le WP.5 a invité le secrétariat à consulter d'autres groupes de travail pertinents, tels que le WP.24, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), pour connaître leurs idées au sujet de la mise en place des couloirs internationaux[4]. Le secrétariat a en outre été prié de présenter, à la trente-troisième session du WP.5, en septembre 2020, un document de travail reprenant les contributions des pays, notamment les informations en retour présentées par les groupes de travail apparentés, sur les possibles moyens d'accomplir des progrès ainsi que les recommandations adressées au WP.5[5].

4. Pour répondre à la demande qui lui avait été adressée, le secrétariat a, en concertation avec le WP.24, le SC.1, le SC.2, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) et le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), établi le document ECE/TRANS/WP.5/2020/1, regroupant les contributions des groupes de travail de la CEE concernés sur la mise en service des couloirs internationaux. Il ressortait notamment du document que si les couloirs entre l'Europe et l'Asie étaient actifs sur le plan pratique, il était nécessaire de poursuivre leur mise en service pour les rendre réellement compétitifs sur le marché du transport intercontinental de marchandises de grande valeur ou soumises à des contraintes de temps. Le document soulignait en outre que les pays des couloirs gagneraient à unir leurs efforts, par exemple en définissant des plans de travail et des objectifs opérationnels propres à chaque couloir, en cherchant à attirer certains types et volumes de marchandises, en convenant d'indicateurs clefs de performance au niveau régional, etc.

5. À sa trente-troisième session, en septembre 2020, le WP.5 a pris note des propositions du secrétariat contenues dans le document susmentionné (ECE/TRANS/WP.5/2020/1), qui visaient à améliorer la connectivité des transports dans la région de la CEE et les liaisons avec d'autres régions et sous-régions. Il a décidé de poursuivre l'examen des questions relatives à la connectivité euro-asiatique et euro-africaine, conformément à son mandat, et a demandé au secrétariat d'étudier, dans un souci d'économie, la possibilité d'inviter davantage de représentants de gouvernements, du secteur privé et de la communauté scientifique, ainsi que des représentants d'autres régions, à présenter leurs vues à la prochaine session du WP.5[6].

6. Le WP.5 a en outre invité le secrétariat à lui donner, à sa prochaine session en 2021, un complément d'information sur les propositions et les réactions des membres de la CEE, en particulier des pays les plus concernés par les différents couloirs, au sujet de la mise en place des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)[7]. À ce propos, le secrétariat a indiqué qu'il était prêt à organiser des discussions informelles avec les gouvernements et les autres parties prenantes avant la trente-quatrième session du WP.5[8].

7. Les discussions informelles relatives aux prochaines étapes de la mise en service des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie, conjointement organisées par la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'OSCE, se sont tenues en ligne le 26 novembre 2020 (de 10 heures à 13 h 30). Elles s'inscrivaient donc dans le prolongement direct des débats qui avaient eu lieu à la trente-troisième session du WP.5. En outre, elles répondaient pleinement à la demande formulée par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (février 2020), figurant au paragraphe 1 de la section I du présent document.

[4] ECE/TRANS/WP.5/66, par. 40.
[5] ECE/TRANS/WP.5/66, par. 40.
[6] ECE/TRANS/WP.5/68, par. 17.
[7] ECE/TRANS/WP.5/68, par. 18.
[8] ECE/TRANS/WP.5/68, par. 19.

III. Objet des discussions

8. Compte tenu des demandes susmentionnées, et des conclusions du document ECE/TRANS/WP.5/2020/1, faisant notamment ressortir le potentiel lié à la création, sous les auspices du WP.5, d'un groupe pilote chargé de la gestion des couloirs, dont l'objectif serait d'améliorer la coordination, entre quelques parties prenantes de pays participant au projet LTEA, des travaux relatifs à certains couloirs ou segments de couloir, les discussions informelles tenues le 26 novembre 2020 visaient à :

- Permettre un dialogue intergouvernemental ouvert à tous pour recevoir des contributions et des idées concrètes concernant les prochaines étapes de la mise en service des couloirs de transport euro-asiatiques ;
- Faire le point sur les mécanismes de coordination des parties prenantes intergouvernementales/des secteurs public et privé existant dans la région et réfléchir à la possibilité de les améliorer, d'accroître leur portée ou de les renforcer ;
- Déterminer si les gouvernements de la région étaient prêts à renforcer les activités axées sur les couloirs au niveau régional ou infrarégional, et rechercher des moyens pratiques dans cette perspective, tels que l'établissement de priorités pour l'interopérabilité et d'objectifs opérationnels appropriés et définis à l'échelle des couloirs, l'élaboration de plans de travail pour les couloirs, ou encore la mise en place de conditions susceptibles de contribuer à attirer des flux de marchandises supplémentaires ou certains types de produits de base.

IV. Compte rendu

9. Les discussions informelles ont réuni au moins 155 participants inscrits (universitaires et représentants des secteurs public et privé) de 32 pays[9], notamment d'Europe, d'Asie et de la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, dont certains participent au projet LTEA.

10. Les participants ont convenu que les gouvernements et le secteur privé de la région euro-asiatique menaient un travail de longue haleine, dans le cadre du Groupe d'experts sur les liaisons de transport euro-asiatiques, afin de surmonter les obstacles matériels et immatériels à l'interopérabilité du transport international qui existaient dans la région, et que ces efforts avaient notamment permis une augmentation constante des volumes de transport ferroviaire de marchandises par conteneur, une hausse du nombre de trains-blocs de conteneurs, une réduction de moitié des temps de transit et, de façon générale, une meilleure compétitivité des tarifs et des délais.

11. Au vu de ce qui précède, les participants :

a) Ont estimé que d'autres mesures concrètes devraient être prises en vue de la pleine mise en service des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie. Dans ce cadre, les pays et les populations des couloirs devraient pouvoir décider de ce qu'ils souhaitent et de ce dont ils ont besoin pour accroître leur connectivité de façon durable ;

b) Ont fait observer qu'il n'existait pas de solution toute faite aux problèmes et que les difficultés et les insuffisances variaient d'un couloir, voire d'une section de couloir, à l'autre ;

c) Ont reconnu que la pleine réalisation du potentiel des transports intérieurs entre l'Europe et l'Asie était conditionnée par l'existence de couloirs de transport multimodal économiquement viables. Les liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie ne pourront satisfaire entièrement aux exigences des chaînes d'approvisionnement modernes (fiabilité, sécurité, service à la clientèle, et durabilité économique, environnementale et

[9] Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chine (République populaire de), Croatie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Iran (République islamique d'), Irlande, Jordanie, Kazakhstan, Lituanie, Mongolie, Ouzbékistan, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

climatique) qu'au moyen d'une stratégie collective, axée sur les couloirs, qui permettra de remédier aux lacunes et aux difficultés qui subsistent à cet égard ;

d) Ont convenu que l'objectif devrait être d'augmenter le nombre de trains-blocs de conteneurs et de trains-blocs mixtes ou de convois de camions[10] par la mise en place d'opérations de transport efficaces et respectueuses du climat et de l'environnement. Ils ont ajouté qu'à cette fin, une stratégie pilote de gestion des couloirs, fondée sur les bonnes pratiques de la région de la CEE, pourrait être lancée sur un couloir en particulier, ou sur certaines de ses sections, dans le but de connecter efficacement toutes les parties prenantes et tous les participants au processus logistique et d'offrir ainsi des services sûrs, fiables et axés sur les besoins des clients ;

e) Ont convenu que le WP.5, faisant office d'organe de tutelle pour les activités de la CEE relatives aux liaisons de transport Europe-Asie depuis près de vingt ans, et travaillant en étroite coopération avec le WP.24, était le mieux placé pour poursuivre ses travaux sur la mise en service des liaisons de transport Europe-Asie et d'autres couloirs[11].

V. Suggestions des gouvernements concernant les prochaines étapes

12. Les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh[12], turc et ukrainien ont indiqué qu'ils souhaitaient formuler des observations et apporter leur contribution aux fins de l'élaboration d'une proposition relative à un mécanisme de gestion des couloirs qui définirait clairement les principes de ce mécanisme et le rôle de chaque partie prenante (ainsi que du secrétariat) et contiendrait un projet de cadre institutionnel, entre autres.

13. Les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh[13], turc et ukrainien se sont dits prêts à participer à la mise en œuvre, à titre expérimental, d'un tel mécanisme de gestion des couloirs (éventuellement sur les sections Bakou-Tbilissi-Kars, Bakou-Poti et Bakou-Batoumi de l'itinéraire ferroviaire 3 du projet LTEA, ou sur d'autres sections ou itinéraires), y compris à l'établissement d'une liste de mesures et d'activités concrètes, classées par ordre de priorité et assorties de délais précis.

14. En ce qui concerne les paragraphes 12 et 13, le Gouvernement géorgien a souligné qu'il importait d'établir un document officiel en vue de la trente-quatrième session du WP.5, en y faisant figurer les éléments suivants :

- Le projet de mandat du mécanisme de gestion des couloirs qui s'appliquerait à l'itinéraire ferroviaire 3 du projet LTEA, ou à des sections de cet itinéraire, sous les auspices du WP.5, pour une durée initiale de deux ans (2021-2022) ;
- Un plan détaillé pour la conduite des activités relatives à l'itinéraire ferroviaire 3 du projet LTEA, qui comprendrait un projet de plan de travail sur deux ans axé sur les priorités définies dans le document de synthèse ;

[10] Pour des raisons liées à la durabilité environnementale, un certain nombre de pays, dont l'Autriche et les pays de la Commission européenne, ont suggéré de supprimer la référence aux convois de camions. Toutefois, cette référence a été conservée au vu de l'importance que revêt le secteur du transport routier dans la région, et sachant que les convois de camions (escortés par des agents de la force publique ou des autorités douanières) sont encore monnaie courante dans de nombreux pays, essentiellement car ils assurent la sécurité des camions en transit (en empêchant le vol des marchandises ou des véhicules, la contrebande ou l'interruption non autorisée de la procédure de transit). En outre, bon nombre de ces initiatives et projets pilotes ont été organisés ces dernières années, notamment par l'Union internationale des transports routiers (IRU) et le secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE).

[11] Conformément au mandat que lui a confié le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (voir ECE/TRANS/294, par. 52).

[12] Le 15 décembre 2020, le Gouvernement kazakh a informé le secrétariat du WP.5 par écrit qu'il souhaitait s'associer à cette initiative.

[13] Idem.

- Un plan de dépenses et une stratégie de financement de l'itinéraire ferroviaire 3 du projet LTEA, si des fonds étaient nécessaires.

15. Les Gouvernements chinois et mongol ont déclaré appuyer sans réserve le rôle de coordination de la CEE et de l'OSCE, ainsi que la poursuite de ces travaux et de cette initiative.

16. Le Ministère des transports de la Fédération de Russie et la compagnie des chemins de fer russes ont relevé qu'il importait d'associer les groupes de travail du CTI concernés aux activités actuellement menées dans le cadre de la mise en œuvre du projet LTEA et qu'il fallait que des représentants du monde des affaires y participent activement. Ils ont également souligné que les possibilités de renforcer la coopération entre la CEE et la CESAP, l'OSCE, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et d'autres organisations internationales aux fins de la mise en œuvre du projet LTEA et de l'amélioration de l'efficacité des liaisons routières entre l'Europe et l'Asie devraient faire l'objet de consultations mutuelles, sous réserve d'une décision du CTI et conformément aux mandats de ces organisations et aux décisions du CTI.

17. Le Gouvernement ouzbek a demandé l'appui nécessaire à la mise en œuvre de l'initiative du Président de la République d'Ouzbékistan visant à créer un centre régional pour le développement de la connectivité des transports et des communications, sous les auspices des Nations Unies, proposée au cours de la soixante-quinzième session de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui permettrait l'examen et la résolution rapide des problèmes faisant obstacle au développement du secteur des transports, ainsi que la mise au point de nouvelles initiatives.

18. Le Gouvernement autrichien a proposé que toutes les activités futures liées à la mise en œuvre du projet LTEA tiennent compte des questions relatives à l'environnement, à l'énergie et aux changements climatiques, ainsi qu'à la résilience de la chaîne d'approvisionnement, à la relocalisation et à la diversification des échanges et des flux de transport entre l'Europe et l'Asie, et y apportent des réponses.

19. L'OSCE et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), partenaires de longue date de la CEE dans le cadre des travaux de mise en service des liaisons de transport Europe-Asie, ont réaffirmé leur volonté de continuer à coopérer dans ce cadre.

VI. Conclusions

20. Les prochaines étapes proposées par les gouvernements et résumées ci-avant ont été consignées dans un document de synthèse établi par le Président et le secrétariat du WP.5 pendant les discussions informelles et directement après la conclusion de celles-ci.

21. Le secrétariat a proposé d'organiser en 2021 d'autres réunions informelles avec les cinq pays pilotes, afin de faire avancer les prochaines étapes proposées aux paragraphes 12 à 14 de la section V. Ces réunions serviront à recueillir de nouvelles contributions techniques des gouvernements, lesquelles feront l'objet d'un document de travail qui sera examiné par le WP.5 à sa trente-quatrième session, en septembre 2021.

22. Les exposés des intervenants, les déclarations des gouvernements et les contributions d'organisations non gouvernementales et d'universitaires peuvent être consultés sur le page Web consacrée à la manifestation, à l'adresse https://unece.org/transport/events/consultations-next-steps-operationalization-euro-asian-transport-corridors.

VII. Orientations du Comité

23. Le Comité souhaitera sans doute examiner les informations présentées ci-dessus, notamment les propositions soumises par les cinq Gouvernements, et formuler de nouvelles orientations.