



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/38/Add.1
26 octobre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGÉ D'EXAMINER
LES TENDANCES ET L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS
SUR SA DIX-HUITIÈME SESSION
(15 et 16 septembre 2005)**

Additif

**CONCLUSIONS DE L'ATELIER
«LIAISONS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE – RÉACTIONS DES USAGERS»**

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports a tenu sa dix-huitième session les 15 et 16 septembre 2005. Pour donner suite à la décision prise lors de la réunion informelle sur les liaisons de transport Europe-Asie tenue le 15 avril 2005 (TRANS/WP.5/2005/2), le Groupe de travail a organisé l'atelier «Liaisons de transport Europe-Asie – Réactions des usagers» le 16 septembre 2005, pendant sa dix-huitième session. Le Président du Groupe de travail, M. W. Zarnoch (Pologne), a assumé les fonctions d'animateur du séminaire.

2. Des représentants des États membres de la CEE suivants ont participé à ce séminaire: Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Espagne, Fédération de Russie, Hongrie, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pologne, Portugal, Turquie. La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ainsi que les bureaux centraux des projets TEM et TER étaient représentés. Des orateurs invités venant d'Allemagne, de Pologne, de Fédération de Russie et de l'Union routière internationale ont fait des exposés.

3. Le représentant des Chemins de fer allemands a indiqué que le volume des marchandises transportées par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie était en augmentation et que cette tendance était très importante pour les Chemins de fer allemands et leurs utilisateurs, à la fois en Europe et en Asie. La ligne transsibérienne, qui relie le couloir II de transport paneuropéen à différentes régions de l'Asie, est la liaison ferroviaire la plus souvent utilisée, notamment parce que le transport de marchandises entre l'Europe occidentale et l'Asie prend seulement 14 jours par cette voie contre plus de 30 si l'on recourt au transport combiné mer-terre. Le transport ferroviaire pourrait être considéré comme efficace (malgré les changements d'écartement des voies) car les couloirs ferroviaires permettent un transport sans rupture de charge. Pour répondre à la demande de transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, qui à l'avenir devrait augmenter à un rythme encore plus rapide, les chemins de fer doivent accroître leur part du marché en mettant en avant leurs points forts tels qu'un temps de transport et une distance (3 000 km contre 10 000) moindres, ainsi qu'une infrastructure bien développée.

4. Les Chemins de fer russes ont un potentiel de croissance considérable et sont déjà en mesure d'acheminer d'importantes quantités de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Au prix de réformes, ils se sont transformés en une entreprise qui, en coopération avec des partenaires étrangers, peut offrir un service ponctuel et efficace. Les couloirs de transport paneuropéens II et IX revêtent une importance particulière pour la Fédération de Russie. Le couloir IX (couloir Nord-Sud) relie la Finlande à l'Iran et au golfe Persique en passant par la Fédération de Russie et la région de la mer Caspienne. Par ce couloir, les marchandises allant d'Allemagne en Iran mettent 14 jours et parcourent 5 000 km, contre 25 jours et 13 500 km par mer. Le couloir II permet de relier l'Allemagne au port russe de Nahodka, en passant par la Pologne et le Bélarus. Par ce couloir, les marchandises allant d'Allemagne au Japon parcourent 15 600 km en 13 jours, contre 21 000 km en 28 jours par mer. La ligne transsibérienne, qui est presque entièrement électrifiée et ne traverse pratiquement aucune frontière internationale, constitue la liaison la plus courte entre l'Europe, d'une part, et le Japon et la Corée, d'autre part. Grâce à ses ramifications vers l'Asie centrale, elle rend possible la mise en place de liaisons avec la Chine et l'Asie du Sud-Est.

5. Les représentants de l'industrie des transports routiers, venant de l'Union internationale des transports routiers (IRU), de l'Association polonaise de transporteurs routiers internationaux (ZMPD) ou de la société transitaire Trade Trans Polish, ont expliqué en quoi l'industrie des transports routiers constituait un pont entre les deux continents. Il ressort des données statistiques que le volume des marchandises transportées par la route entre divers points d'Europe et d'Asie est en augmentation. Le représentant de l'IRU a mis en lumière la croissance importante de l'économie, en particulier chinoise, et l'incidence potentielle de cette croissance sur l'augmentation des échanges commerciaux entre les deux continents et, partant, de la demande de services de transport. Bien que les pays d'Asie continuent de privilégier le transport maritime, le volume des marchandises transportées par chemin de fer est en augmentation et les transporteurs routiers cherchent les occasions de contribuer au développement du commerce international et au désenclavement des pays dépourvus d'accès à la mer. Le représentant de l'IRU a informé les participants que pour la première fois dans l'histoire un convoi commercial de camions allait quitter Beijing pour Bruxelles le 27 septembre 2005, rouvrant ainsi l'antique Route de la soie, afin de répondre aux besoins croissants des économies européenne, asiatique et américaine qui, face à la grave congestion des ports chinois et à l'envol des prix du transport maritime, sont à la recherche d'autres modes de transport viables.

6. Soulignant l'augmentation constante de la demande de transport de marchandises, des orateurs ont insisté sur les divers obstacles qui continuent de freiner l'essor du transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, dont le potentiel de croissance est pourtant important. Au vu de l'évolution du transport de marchandises par chemin de fer, ils ont notamment insisté sur les facteurs à cause desquels le volume des marchandises transportées par ce mode entre l'Europe et l'Asie n'a pas été, loin de là, ce qu'il aurait pu être.

7. L'un de ces facteurs est le déséquilibre important entre le nombre de conteneurs transportés de l'Asie vers l'Europe et le nombre de conteneurs transportés de l'Europe vers l'Asie: le premier est en moyenne 3 à 4 fois plus élevé que le second. Les compagnies de chemins de fer doivent, en collaboration avec les transitaires et les autres parties prenantes, trouver les moyens de lever cet obstacle, notamment grâce à des politiques tarifaires appropriées et à une meilleure gestion des conteneurs, en concentrant leurs efforts sur la région Europe-Asie tout entière. L'absence de fiabilité et de sécurité est un autre facteur qui freine l'essor du trafic ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. À quelques exceptions près, sur le couloir transsibérien par exemple, il n'existe pas de services ferroviaires réguliers entre les nœuds ferroviaires européens et asiatiques et il n'existe pas non plus de services sûrs et réguliers, sauf pour les trains de démonstration.

8. Il a en outre été noté que la politique tarifaire des chemins de fer de la Fédération de Russie favorisait les lignes qui desservent des ports maritimes, au détriment des autres lignes. Cette politique entraîne une distorsion des prix et des conditions inégales pour les utilisateurs du transport ferroviaire. Pour que la concurrence puisse jouer librement, il a été proposé que la structure des prix du transport ferroviaire en Fédération de Russie ne favorise plus certains itinéraires.

9. La faiblesse de ses prix de revient permet au transport routier d'accroître sa part de marché au détriment des chemins de fer. Même si ceux-ci gardent l'avantage sur les très grandes distances, la faiblesse des coûts de la main-d'œuvre des transports routiers et la durée moindre de la manutention et des contrôles aux frontières jouent en faveur de ce mode de transport. Pour fidéliser leurs clients et s'assurer une part du marché, en particulier sur les grandes distances, les chemins de fer doivent mettre en avant leurs points forts, notamment la fiabilité et la sécurité. Dans le projet quadripartite auquel participent l'Allemagne, la Pologne, le Bélarus et la Fédération de Russie, les compagnies de chemins de fer et les gouvernements de ces pays ont décidé d'améliorer systématiquement les flux de transport, de simplifier les formalités douanières, d'améliorer la gestion du couloir et le contrôle de la qualité le long du couloir paneuropéen de transport II. L'objectif est de ramener à trois jours et demi le temps de transport entre Berlin et Moscou des produits à haute valeur ajoutée, qui jusqu'à récemment pouvait atteindre 20 jours.

10. Les procédures de franchissement des frontières sont souvent à l'origine d'une perturbation des flux de transport par chemin de fer. Il arrive souvent que des marchandises soient confisquées à cause d'erreurs, parfois négligeables, dans les documents de transport. En conséquence, les clients se tournent vers le transport routier pour les tronçons situés entre l'Europe occidentale et les gares frontières où les événements susmentionnés se produisent souvent. Si les douanes n'inspectaient pas les marchandises en transit, c'est-à-dire s'il existait un accord international prévoyant que la procédure de dédouanement a lieu uniquement au point

d'entrée ou en tout autre lieu désigné du pays de destination, le trafic ferroviaire s'en trouverait grandement facilité.

11. En outre, l'existence de réglementations différentes du transport de marchandises est source de complications supplémentaires pour les utilisateurs des liaisons Europe-Asie. La réécriture du connaissement et/ou de la déclaration de réexpédition à la frontière entre deux pays ayant des réglementations différentes dans le domaine du transport par chemin de fer – CIM/CIV d'un côté et SMGS/SMPS de l'autre – est chronophage, coûteuse et source d'erreurs qui peuvent, elles aussi, perturber les procédures douanières. Pour supprimer cet obstacle, les chemins de fer ont demandé à maintes reprises que soit adopté un document de fret unique qui serait accepté par les autorités le long de tout le couloir, et qui aurait en même temps valeur de document douanier.

12. Le transport routier entre l'Europe et l'Asie se heurte aussi à des obstacles importants. Les difficultés les plus souvent citées par les sociétés qui opèrent dans la région sont les suivantes: les conventions internationales ne sont pas appliquées; le passage des frontières est plus difficile qu'en Europe et la circulation des véhicules fait l'objet de restrictions; il faut, aux frontières, procéder à des transbordements, subir des inspections et effectuer des déchargements de marchandises le long de l'itinéraire qui ne sont pas nécessaires; les règlements douaniers varient d'un pays à l'autre; les marchandises en transit sont inspectées; les véhicules sont doublement taxés; les normes concernant les véhicules ne sont pas harmonisées; un minimum de sécurité n'est pas assuré aux conducteurs ni aux marchandises sur de nombreux itinéraires; la corruption règne, etc.

13. Certains exposés ont montré qu'aujourd'hui les transports terrestres semblent servir de lien entre les transports maritimes. Même si pour l'heure ils restent dominés par les chemins de fer, on peut s'attendre à ce que, dans un proche avenir, les liaisons de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie soient suffisamment développées et s'accompagnent d'une croissance rapide des transports routiers, en particulier pour les services qui doivent allier ponctualité et qualité.

14. Une conclusion générale s'est dégagée au sujet du transport de marchandises: il existe des domaines où les gouvernements pourraient, en concertation avec les compagnies de chemins de fer et les transitaires, multiplier les occasions de développer plus rapidement le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie et créer des conditions plus propices à ce développement. Les compagnies de chemins de fer doivent s'engager dans l'harmonisation des conditions et des normes techniques mais aussi des systèmes d'information, et dans l'amélioration des opérations techniques et de l'organisation du trafic, notamment en ce qui concerne la qualité du service. Quant à l'assistance des gouvernements, elle reste indispensable dans le domaine de la facilitation du transport des marchandises et de l'harmonisation des réglementations qui régissent ce transport. Cela est particulièrement évident dans le domaine des politiques tarifaires et des procédures de franchissement des frontières. Les transitaires devraient participer à la réalisation de ces objectifs en gérant les capacités de transport disponibles et en planifiant plus efficacement la logistique des opérations de transport afin de tirer pleinement parti des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

15. Pour faire connaître les avantages que présente tel ou tel itinéraire, les organismes de transports ferroviaire et routier font circuler des trains spéciaux ou des convois de véhicules routiers de démonstration. Par exemple, les Chemins de fer russe et allemand préparent la mise

en circulation à titre expérimental d'un train-bloc porte-conteneurs entre Moscou et Berlin afin de démontrer les avantages du transport ferroviaire. Ce train subira des contrôles aux frontières de l'Allemagne, de la Pologne, du Bélarus et de la Fédération de Russie, dont la coopération est jugée indispensable pour le succès de l'opération. De même, les parcours réalisés à titre expérimental par un train-bloc appelé «Mongolian Vektor» sont devenus réguliers en 2001. Outre la liaison originelle Brest-Oulan-Bator, de nouvelles liaisons régulières ont été mises en service en 2005 entre Varsovie et Huh-Hoto et entre Berlin et Huh-Hoto. Les organisations de transporteurs routiers font également valoir les avantages du transport par route dans le cadre des liaisons de transport Europe-Asie, par exemple en organisant des convois de camions porte-conteneurs entre Beijing et Berlin et Beijing et Bruxelles.

16. Si l'on veut développer le trafic entre l'Europe et l'Asie, il importe de continuer à améliorer les infrastructures et à harmoniser les opérations techniques et technologiques ainsi que les réglementations des transports. Les participants se sont également accordés à reconnaître que les organisations internationales pouvaient, en collaboration avec les gouvernements intéressés, contribuer grandement à rendre les opérations de transport entre l'Europe et l'Asie plus efficaces, plus faciles et plus ponctuelles, en encourageant l'adhésion aux instruments juridiques internationaux, régionaux et sous-régionaux relatifs aux transports et leur application. On a fait observer que les règlements et les instruments juridiques existent en nombre suffisant et que, s'ils sont pleinement et effectivement appliqués, ils peuvent garantir et améliorer l'environnement juridique nécessaire pour améliorer le rapport coût-efficacité des transports entre l'Europe et l'Asie.
