



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2006/7/Add.2
30 juin 2006

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

Dix-neuvième session
Genève, 14 et 15 septembre 2006
Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

TRANSPORTS DANS LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE

Développement des transports dans la région méditerranéenne

Additif

Transmis par le Gouvernement turc

1. Les politiques nationales des transports contribuent largement à maintenir et améliorer la compétitivité économique. Par ailleurs, les gouvernements sont déterminés à réduire les effets négatifs des transports sur l'environnement. L'élaboration de politiques particulières demande une bonne connaissance de l'incidence qu'elles pourraient avoir sur la relation entre l'activité économique et les demandes de transport de fret. Tous les gouvernements essaient aujourd'hui de trouver un moyen de faire de leur pays une plate-forme logistique en développant une infrastructure logistique et en réformant le cadre réglementaire compte tenu de la nécessité de renforcer la coopération internationale.
2. D'un point de vue géographique, la région de la Méditerranée orientale est non seulement une passerelle entre l'Ouest et l'Est, mais aussi un carrefour entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique et, à moindre échelle, entre la mer Noire, les Balkans et le Moyen-Orient.
3. Comme l'Europe s'efforce d'atteindre les marchés asiatiques grâce à une infrastructure logistique améliorée (par exemple le Réseau transeuropéen de transport, l'Axe de transport Europe-Caucase-Asie) (TRACECA) ou les routes de transport paneuropéennes, l'importance de la logistique pour la région de la Méditerranée orientale devient évidente, si elle veut utiliser ses

avantages géographiques pour devenir une base logistique entre l'Europe et l'Asie. La région de la Méditerranée orientale doit devenir une passerelle entre les pays de l'Union européenne et les marchés de l'Extrême-Orient et de l'Inde.

4. Plus de 90 % du commerce extérieur de l'UE et environ 43 % de son commerce intérieur se font par voie maritime. Plus d'un milliard de tonnes de fret par an sont chargées et déchargées dans des ports de l'UE.

5. Les compagnies maritimes appartenant à des ressortissants de l'Union européenne détiennent un tiers de la flotte mondiale et 40 % environ du commerce de l'Union européenne se fait sur des navires appartenant à des intérêts de l'UE.

6. Le secteur du transport maritime – construction navale, ports et industries et services liés à la pêche – emploie environ 2,5 millions de personnes dans l'UE.

7. Le processus de libéralisation de l'UE et l'ouverture des marchés nationaux à la concurrence dans le domaine du transport maritime est presque achevé, à quelques exceptions près.

8. L'UE donne une place très importante à la notion d'«autoroute de la mer». La liaison entre la Méditerranée orientale et la Méditerranée occidentale aura pour effet d'accroître le commerce dans la région.

9. Le transport est l'un des éléments essentiels de la coopération économique. Sans un transport sûr et efficace, il ne peut y avoir ni commerce ni investissement international. Des organisations telles que la Coopération économique de la mer Noire (CEMN) ou le TRACECA, par exemple, sont particulièrement importantes à cet égard car la région est riche de promesses, non seulement comme futur pôle d'activités industrielles concurrentielles au niveau mondial, mais aussi en tant que débouché essentiel pour ses propres produits agricoles et industriels ainsi que pour les produits d'Asie centrale.

10. Le transport et les communications sont les principaux secteurs que vise la politique de mondialisation du Gouvernement turc. La situation de «passerelle» naturelle de la Turquie, dans le contexte de l'intégration de l'Europe de l'Est et de l'apparition des marchés émergents du Caucase et de l'Asie centrale, incite à investir dans l'infrastructure. Dans le contexte des liaisons entre les corridors de transport paneuropéens et l'Asie centrale, le rôle joué par la Turquie, l'un des pays les plus importants de la CEMN et du bassin méditerranéen, a pris une importance de plus en plus grande pour les liaisons Est-Ouest et Nord-Sud.

11. La notion d'«autoroute de la mer» vise à introduire en Europe de nouvelles chaînes logistiques intermodales basées sur le transport maritime, ce qui entraînera un changement structurel de l'organisation des transports en Turquie dans les prochaines années. Ces chaînes seront plus viables et elles devraient être plus rentables que le seul transport par route. Les «autoroutes de la mer» faciliteront ainsi l'accès aux marchés dans toute l'Europe et soulageront notre réseau routier européen surchargé. À cette fin, il faudra exploiter plus complètement nos ressources en matière de transport maritime, mais aussi tout notre potentiel en matière de voies de chemin de fer et de voies navigables intérieures, dans le cadre d'une chaîne de transport intégrée.

12. Pour la Turquie, la notion d'«autoroute de la mer» est simplement une nouvelle notion de logistique: la bonne intégration des chaînes d'approvisionnement de porte à porte, le transport maritime faisant office de mode de transport de base. Si vous convenez avec la Turquie du caractère logistique des autoroutes de la mer, vous conviendrez également que la logistique revient en grande partie à utiliser intelligemment les informations et les ressources.
13. Le transport intermodal requiert des réseaux de transport efficaces complétés par des infrastructures et des ressources institutionnelles efficaces, de façon que les marchandises circulent facilement en toute sécurité et rapidement, de porte à porte. Les principales infrastructures sont les voies de chemins de fer, les routes, les aéroports, les ports maritimes, les dépôts intérieurs de conteneurs et les centres de groupage et de dégroupage.
14. Nous pensons que le «transport maritime à courte distance» et les «autoroutes de la mer» sont deux nouvelles notions importantes qu'il ne faut pas dissocier: certaines routes de navigation à courte distance sont ouvertes et développées pour favoriser le transport de fret par la mer au détriment de la route et assurer des services porte à porte sans rupture de charge. La Turquie met en place des centres nationaux de promotion du transport maritime à courte distance, en collaboration avec le secteur privé, des universités et d'autres parties intéressées.
15. Les services de transport maritime sont des services de transport de conteneurs réguliers. Idéalement, ils garantissent les dates de départ, les délais de livraison, la régularité et la fréquence du service, le service direct sans transbordement ni entreposage en cours de route.
16. L'intermodalité se développe en Turquie comme ailleurs dans le monde, du fait de l'évolution de l'offre et de la demande dans l'industrie du transport. La Turquie offre un grand potentiel du point de vue du transport intermodal vu sa situation géographique privilégiée parmi les pays d'Europe, d'Asie centrale et du Moyen-Orient. L'évolution des modes de développement dans les pays de la Méditerranée, de la mer Noire et de la CEI et en Asie centrale implique de nouveaux réseaux intermodaux entraînant une hausse de la demande de transport intermodal.
17. La Turquie a déclaré les ports de Mersin (au Sud), d'Izmir (à l'Ouest), d'Istanbul (au Nord-Ouest) et de Samsun (au Nord) ports de départ et d'arrivée en Turquie des autoroutes de la mer à l'intention du Groupe de haut niveau et aux fins du projet TINA et d'autres types de projets nationaux et internationaux. Les ports de Mersin et de Samsun figurent sur les cartes de certaines autoroutes de la mer. Comme le port d'Izmir est important pour la notion d'autoroute de la mer en Turquie, son développement se poursuivra dans tous les domaines.
18. La privatisation de six terminaux portuaires (Mersin – Iskenderun – Izmir – Bandırma – Derince – Samsun) des Chemins de fer nationaux turcs (TCDD) a démarré en août 2005. La privatisation des ports de Mersin et Iskenderun est terminée et ce sera chose faite pour le port d'Izmir le 7 juin 2006. En ce qui concerne les trois ports restants, ils seront privatisés dès que possible.
