



# Conseil économique et social

Distr. générale  
25 juin 2012  
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

##### Vingt-cinquième session

Genève, 3-5 septembre 2012

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

##### Liaisons de transport Europe-Asie:

##### Activités concernant les liaisons de transport Europe-Asie

### Liaisons de transport Europe-Asie

#### Vue d'ensemble des activités

##### Note du secrétariat\*\*

## I. Rappel des faits

1. La mondialisation de l'économie et du commerce a entraîné une forte croissance des échanges commerciaux et des transports entre l'Asie et l'Europe. Après un ralentissement des échanges internationaux dû à la crise économique, en 2008 et 2009, tout indique que la croissance des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie devrait reprendre. La majeure partie du trafic passe par des routes maritimes de plus en plus encombrées, mais si des axes de transport intérieur rationnels et intégrés continuent d'être créés, il sera possible de disposer de solutions supplémentaires crédibles et compétitives en matière de transport. Une fois établis, ces axes pourraient devenir un instrument efficace du développement et de l'intégration

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (25 juillet 2012).

\*\* À sa soixante-dixième session, tenue du 19 au 21 février 2008, le Comité des transports intérieurs a décidé de créer un Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie, a adopté le mandat de ce dernier et a demandé que les résultats des travaux du Groupe soient communiqués au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, relevant de la Commission économique pour l'Europe (CEE), et au Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/200, par. 30, et annexe III, par. 8). À sa soixante-douzième session, tenue du 23 au 25 février 2010, le Comité a approuvé la prorogation du mandat du Groupe d'experts pour deux années supplémentaires, jusqu'au mois de février 2012. Cette décision a été approuvée à la réunion du Comité exécutif, le 31 mars 2010. Le rapport ci-après donne suite, en partie, à la demande de communication d'informations formulée par le Comité des transports intérieurs.

économiques de la région Europe-Asie, notamment en facilitant une participation renforcée des pays sans littoral d'Asie centrale au processus de mondialisation.

2. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a élargi les champs d'application des accords sur les réseaux infrastructurels routiers et ferroviaires aux liaisons avec le Caucase et l'Asie centrale en 2000 et 2002 respectivement. Cependant, ces accords ne fixent ni priorités ni délais ni, a fortiori, moyens financiers. Les liaisons doivent être établies par les gouvernements concernés qui, souvent, ne disposent pas des ressources nécessaires pour répondre à leurs besoins considérables.

3. Afin de promouvoir le développement des liaisons entre l'Europe et l'Asie, la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) ont élaboré une vision stratégique commune. À sa quatorzième session (2001), le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a adopté la Vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie. Première étape des travaux des deux commissions régionales de l'ONU dans ce domaine, ce document tient compte des conclusions de la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports (Saint-Petersbourg, 2001) et a été approuvé par le Comité des transports intérieurs en 2002.

## **II. Projet relatif aux liaisons de transport Europe-Asie – Phase I (2003–2007)**

4. Les progrès les plus importants ont été accomplis à partir de 2003, date à laquelle, grâce à des fonds provenant d'un projet du Compte des Nations Unies pour le développement, les secrétariats de la CEE et de la CESAP, en collaboration avec les mécanismes nationaux de coordination désignés de 18 pays de la région Europe-Asie, ont commencé à promouvoir la coopération entre les pays les plus directement concernés dans le cadre du projet pour les liaisons de transport Europe-Asie (projet LTEA). Les pays suivants avaient été invités à participer: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine. En 2004, la Grèce a fait part de son souhait d'être associée aux activités entreprises dans le cadre de ce projet. Lors de la Réunion ministérielle sur les liaisons de transport Europe-Asie qui s'est tenue à Genève le 19 février 2008, la Mongolie s'est jointe au projet en signant la déclaration commune.

5. Lors des quatre réunions du Groupe d'experts tenues à Almaty (mars 2004, Kazakhstan), Odessa (novembre 2004, Ukraine), Istanbul (juin 2005, Turquie) et Thessalonique (novembre 2006, Grèce), les représentants des gouvernements des pays participants ont recensé les principaux axes ferroviaires, routiers et fluviaux reliant l'Europe et l'Asie pour lesquels un développement prioritaire pourrait être envisagé, ainsi que les principaux points de transbordement le long de ces axes.

6. Les experts nationaux ont transmis un volume important de données pour l'établissement d'une base de données SIG (Système d'information géographique) et de cartes correspondantes, qui sont utilisées dans le cadre du projet. Ces données portaient notamment sur les caractéristiques techniques et le fonctionnement des principaux éléments suivants: infrastructures ferroviaires et routières, voies navigables, points de franchissement des frontières, liaisons par transbordeurs et terminaux et ports intermodaux le long des axes Europe-Asie. Les résultats de ces travaux, qui ont été mis à la disposition des pays participants, sont essentiels en ce qu'ils permettront d'orienter les mesures futures visant à assurer l'efficacité, la sécurité et la sûreté des liaisons de transport Europe-Asie.

7. Les représentants des gouvernements sont également convenus d'une méthode commune, élaborée par le consultant externe, semblable à celle utilisée dans le Plan directeur des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), pour évaluer et classer par ordre de priorité les projets le long des axes sélectionnés. Sur la base de cette méthode et des propositions nationales soumises par 15 pays, 230 projets d'investissement dans les transports, d'un coût total estimé à plus de 43 milliards de dollars des États-Unis, ont été évalués et classés par ordre de priorité. Un financement a été trouvé pour à peu près la moitié des projets et il était prévu que ces derniers soient mis en œuvre à court terme aux fins de l'analyse correspondante (2010 au plus tard).
8. Dans le cadre de la phase I du projet LTEA, 92 projets routiers (82,1 %) de catégorie I (importance majeure) ont été recensés, d'un coût total estimé à 10 275 milliards de dollars des États-Unis, soit 80,7 % de la valeur totale des investissements dans les projets routiers.
9. La question des obstacles non physiques, qui entravent fortement les transports entre l'Europe et l'Asie, a aussi été abordée dans le cadre de ce projet. Des ateliers nationaux sur le renforcement des capacités visant à faciliter le commerce et les transports internationaux ont été organisés dans le cadre du projet LTEA dans six pays participants: Azerbaïdjan (mai 2006), Bélarus (mai 2007), Géorgie (mai 2006), Kirghizistan (décembre 2006), République de Moldova (novembre 2007) et Ukraine (décembre 2007). Parmi les participants à ces ateliers figuraient de hauts fonctionnaires, ainsi que des représentants du secteur des affaires des pays bénéficiaires.
10. L'étude interne, élaborée conjointement par la CEE et la CESAP, décrit les axes et les projets qui ont été recensés. L'état des transports internationaux le long du pont terrestre Europe-Asie et les problèmes rencontrés dans ce contexte y sont analysés. L'étude montre que le succès du développement du réseau de transport Europe-Asie (réseau LTEA) dépend de la coopération intergouvernementale, sans laquelle il n'est pas possible de traiter les questions techniques et opérationnelles ainsi que la question des obstacles non physiques au bon déroulement des opérations de transit et de dédouanement. L'étude contient aussi des recommandations spécifiques sur le développement des infrastructures, la facilitation et les politiques générales. Elle peut être consultée gratuitement, en anglais et en russe, sur le site Web de la CEE à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/main/eatl/in\\_house\\_study.pdf](http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf).
11. Les représentants des gouvernements ont défini des domaines prioritaires pour les travaux futurs: surveillance de la mise en œuvre des projets prioritaires recensés; suppression des obstacles non physiques au transport en transit; amélioration du fonctionnement des installations aux passages des frontières; promotion de l'harmonisation des législations concernant les transports; promotion des meilleures pratiques et des échanges de savoir-faire.
12. En outre, les résultats décrits plus haut constituent une base solide pour une coopération internationale soutenue. Le Comité des transports intérieurs, le WP.5, le Groupe de travail du SPECA (Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale) sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières, ainsi que d'autres intervenants, ont souligné à plusieurs reprises la pertinence du projet pour les États membres de la CEE. Dans le Plan de travail pour la réforme de la CEE, le Comité des transports intérieurs était notamment invité à présenter au Comité exécutif des propositions sur les moyens de développer les liaisons de transport Europe-Asie (E/ECE/1434/Rev.1).
13. À la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs, tenue à Genève du 19 au 21 février 2008, les ministres des transports et des hauts fonctionnaires de pays de la région Europe-Asie ont signé une déclaration commune sur le développement futur du

projet LTEA, par laquelle ils ont confirmé leur soutien à la poursuite de la coopération, approuvé les axes Europe-Asie recensés et leur développement à titre prioritaire et entériné la création d'un mécanisme propre à permettre le suivi permanent du projet. Ils ont aussi invité les gouvernements, les organisations internationales et les donateurs potentiels à envisager d'apporter l'aide financière nécessaire pour permettre la mise en œuvre de la deuxième phase (2008-2011) du projet LTEA: [www.unece.org/trans/MinisterialITC70/index.html](http://www.unece.org/trans/MinisterialITC70/index.html).

## **II. Projet relatif aux liaisons de transport Europe-Asie – Phase II (2008-2012)**

14. En 2006, le Comité des transports intérieurs a demandé au secrétariat de présenter, conjointement avec la CESAP, une proposition commune garantissant la poursuite du projet dans le cadre d'une nouvelle phase (phase II).

15. Lors de la table ronde sur «le développement de transports sûrs: clef de la coopération régionale», qui s'est tenue à l'occasion du soixantième anniversaire de la CEE en 2007, l'utilité de la coopération entre pays, telle que promue par la CEE et la CESAP dans le cadre du projet LTEA, a été soulignée. Les participants à la table ronde ont décidé qu'il convenait d'intensifier ces travaux et de prendre des mesures concrètes pour faciliter la mise en œuvre des liaisons et des projets définis comme prioritaires dans le cadre du projet LTEA.

16. Au début de l'année 2008, la CEE a amorcé la mise en place d'une structure institutionnelle visant à permettre la poursuite des travaux sur les liaisons de transport Europe-Asie. À sa soixante et unième session (19-21 février 2008), le Comité des transports intérieurs a décidé de créer un Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie et a adopté le mandat de celui-ci. Le Groupe d'experts a pour principale mission d'assurer le suivi et la coordination des activités visant à développer des liaisons de transport intérieur Europe-Asie efficaces, sûres et sécurisées. La durée de son mandat était fixée à deux ans avec une possibilité de prolongation. La CEE a invité les gouvernements à nommer des responsables nationaux chargés de contribuer activement aux travaux du Groupe d'experts et à la phase II du projet LTEA. Des organisations internationales et des institutions financières internationales concernées ont aussi été invitées à participer activement à ces travaux.

17. Sept réunions du Groupe d'experts ont été organisées dans le cadre de la phase II du projet LTEA. La CEE en a accueilli trois à Genève (la première, la deuxième et la quatrième) en septembre 2008, 2009 et 2010, respectivement. La troisième a eu lieu à Istanbul (novembre 2009, Turquie), directement avant un atelier interrégional sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie, accueilli par le Ministère turc des transports et des communications et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN). Un atelier sous-régional a également été organisé dans le cadre du projet LTEA à Téhéran, en mai 2009, en association avec l'Organisation de coopération économique (OCE). La cinquième s'est déroulée à Tachkent (novembre 2010, Ouzbékistan). La sixième réunion a été organisée en collaboration avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) à Almaty (juillet 2011, Kazakhstan) et le Ministère des transports de la Fédération de Russie a accueilli la septième réunion à Astrakhan (octobre 2011, Fédération de Russie).

18. Lors de ces réunions, les coordonnateurs nationaux de 27 pays participants ont défini le cadre de la phase II du projet LTEA. Les experts gouvernementaux se sont mis d'accord sur les tâches spécifiques à entreprendre et sur les réalisations escomptées: analyse SWOT (forces, faiblesses, possibilités et menaces) des liaisons de transport Europe-Asie; données

de base devant être recueillies et traitées; et aspects méthodologiques fondamentaux des travaux. Ils se sont aussi mis d'accord sur les études à réaliser, avec l'aide de consultants extérieurs et en s'appuyant sur les apports des pays, en ce qui concerne les flux et les statistiques relatifs aux transports, la comparaison entre les options fluviales et le transport maritime et l'analyse des obstacles non physiques au transport international le long des axes Europe-Asie. Des questionnaires ont été élaborés puis envoyés à plus de 1 000 opérateurs intervenant dans les pays du projet LTEA et les réponses ont été recueillies et analysées. Le Groupe d'experts a établi la version définitive de son rapport sur la phase II du projet LTEA, qui devrait être publiée avant la fin de l'année 2012.

19. Dans son rapport sur la phase II, le Groupe d'experts fait état de:

- 421 propositions de projet – coût total: 274 milliards de dollars des États-Unis;
- 311 projets le long des axes Europe-Asie – coût total: 215 milliards de dollars des États-Unis; et
- 110 projets d'importance nationale.

20. L'analyse de la phase II portait également sur les projets routiers de catégorie I (importance majeure) qui avaient été recensés lors de la phase I. Elle a permis de noter que le nombre suivant de projets avaient été menés à terme dans chaque pays:

Arménie: 4

Azerbaïdjan: 3

Bélarus: 3

Bulgarie: 12

Chine: 3

Géorgie: 4

Iran (République islamique d'): 26

Kazakhstan: 14

Kirghizistan: 6

Ouzbékistan: 3

Turquie: 5

Au total, 83 (90 %) projets routiers ont été menés à terme.

21. Lors de la phase II du projet LTEA, 85 projets routiers de catégorie I ont été recensés (57 %), d'un coût estimé à 28,8 milliards de dollars des États-Unis, soit 25 % de la valeur totale des investissements dans les projets routiers.

22. En outre, la CEE a recueilli et traité un nombre élevé de données SIG. L'application SIG a été mise à l'essai et finalisée. Elle est disponible gratuitement à l'adresse suivante: <http://apps.unece.org/eatl>.

23. L'analyse des obstacles non physiques qui entravent les transports entre l'Europe et l'Asie, effectuée sur la base de questionnaires et de l'analyse d'experts, a permis de recenser les problèmes suivants: temps d'attente trop long aux points de franchissement des frontières (parfois une journée entière), seuls quelques-uns étant ouverts vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept. Les délais sont également trop longs lors des contrôles vétérinaires et phytosanitaires, de la vérification des passeports et des visas de transit, etc.

24. L'analyse SWOT a permis d'obtenir des résultats utiles pour l'identification des points forts et des faiblesses du transport intérieur entre l'Europe et l'Asie. Elle a confirmé

qu'il fallait améliorer la coordination et la coopération entre tous les pays participant au projet LTEA, coordonner le développement des infrastructures prioritaires et renforcer les mesures de facilitation du transport et du transit.

25. L'étude comparative des liaisons maritimes Europe-Asie existantes et d'une sélection de liaisons ferroviaires a donné des résultats intéressants. Dans cinq des neuf scénarios envisagés, le transport ferroviaire était plus efficace que le transport maritime à la fois en termes de coût et de temps. Dans les neuf scénarios, le transport ferroviaire était plus rapide que le transport maritime. Par conséquent, l'existence de services ferroviaires performants et compétitifs le long des liaisons de transport Europe-Asie n'est ni un mythe ni une solution ne pouvant être envisagée que plus tard. L'étude a montré qu'il était possible d'exploiter de manière rentable des liaisons ferroviaires Europe-Asie, y compris en les associant à des services de transport maritimes et routiers.

26. Les principaux résultats de la phase II du projet LTEA sont les suivants:

- Recensement des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux susceptibles de prolonger les axes de la phase I du projet LTEA pour lesquels un développement prioritaire pourrait être envisagé, y compris les nouveaux axes situés sur le territoire des pays participants qui se sont récemment joints à la phase II (Allemagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg et Mongolie);
- Recensement de plusieurs parcs à conteneurs, terminaux et ports intermodaux importants le long des axes définis;
- Évaluation de l'état d'avancement des projets recensés dans le cadre de la phase I du projet LTEA;
- Élaboration d'un nouveau plan d'investissement dans les infrastructures portant sur 311 projets d'investissement d'un coût total d'environ 215 milliards de dollars des États-Unis;
- Mise à jour de la grande base de donnée SIG établie lors de la phase I du projet LTEA, ajout de données et de nouvelles cartes SIG élaborées pour la région LTEA et pour chaque pays participant concerné, et mise en ligne de la base de données sur Internet;
- Recensement des initiatives et des réseaux de transport internationaux reliant l'Asie et l'Europe;
- Analyse des flux de transport entre l'Europe et l'Asie, des statistiques et des tendances;
- Analyse SWOT précisant les forces et les faiblesses des liaisons terrestres LTEA, leurs possibilités de développement et les menaces auxquelles elles sont confrontées;
- Étude comparative des liaisons maritimes Europe-Asie et d'une sélection de liaisons ferroviaires, qui a montré que, dans la plupart des cas et dans certaines conditions, le transport ferroviaire était plus efficace que le transport maritime à la fois en termes de coût et de temps;
- Recensement des obstacles non physiques qui entravent les transports entre l'Europe et l'Asie, grâce à l'envoi d'un millier de questionnaires aux exploitants des liaisons routières, ferroviaires et combinées entre l'Europe et l'Asie ainsi qu'aux gestionnaires de chaînes d'approvisionnement, aux transitaires et aux principaux chargeurs, afin de recueillir leur avis sur les problèmes existants et les solutions envisageables le long des liaisons de transport Europe-Asie qu'ils utilisent;

- Comparaison entre les liaisons maritimes Europe-Asie existantes et une sélection de liaisons ferroviaires recensées dans le cadre du projet LTEA;
- Maintien du mécanisme de coordination sous la forme du Groupe d'experts désignés par les gouvernements participants;
- Formulation de recommandations dans trois domaines d'action stratégiques: infrastructures, facilitation et politiques générales;
- Rédaction, pour chaque pays participant, de rapports sur les infrastructures de transport et les plans nationaux relatifs au transport.

27. Parallèlement au projet LTEA, les gouvernements des États membres de la CEE et les intervenants du secteur continuent de prendre des mesures et des initiatives en vue de faciliter le transport international. À la suite de l'entrée en vigueur, en 2008, de l'annexe 8 sur la facilitation du passage des frontières en transport routier international, le Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières<sup>1</sup> a adopté la proposition d'amendement concernant l'ajout d'une nouvelle annexe (annexe 9) à la Convention sur l'harmonisation, consacrée au passage des frontières dans le transport ferroviaire. Conformément à la procédure idoine, l'annexe 9 est entrée en vigueur le 30 novembre 2011.

28. En outre, lors des réunions de Téhéran, Istanbul (Turquie) et Turkmenbashi (Turkménistan), des experts de gouvernements participants et d'organisations internationales ont examiné les faits les plus récents en ce qui concerne les infrastructures de transport et la facilitation des transports dans les régions de la CEE et de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN), ainsi que des projets spécifiques. Ils ont étudié les expériences nationales réalisées le long des liaisons Europe-Asie et ont abordé d'autres questions relatives à l'exécution des diverses tâches au titre des projets. Ces réunions, organisées en partenariat avec la CEE, l'OCEMN et l'OSCE, ont permis d'étudier plus avant les interactions et les synergies avec les travaux entrepris sous les auspices de ces organisations.

29. Les coordonnateurs nationaux des pays participant au projet LTEA qui ont assisté à la troisième réunion du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie et à l'atelier interrégional ont chargé le secrétariat d'inviter officiellement les Gouvernements de l'Inde, du Japon et de la République de Corée à prendre part au projet LTEA et ont noté qu'il convenait de définir des moyens de renforcer la collaboration et les synergies entre les projets TEM et TER de la CEE et le projet LTEA. Ces pays sont au fait des activités entreprises dans le cadre du projet LTEA et sont invités à participer aux réunions les intéressantes.

30. De 2009 à 2012, la phase II du projet LTEA a été financée par le Gouvernement de la Fédération de Russie. Sans ce financement, il aurait été impossible de donner suite aux recommandations formulées lors de la phase I et aux résultats obtenus. Tout porte à croire que cette généreuse contribution se poursuivra, puisque le mandat du Groupe d'experts a été prolongé en 2012-2013 par le WP.5 à sa vingt-quatrième session (6 et 7 septembre 2011) et approuvé par le Comité des transports intérieurs en février 2012.

31. La deuxième réunion interministérielle sur les liaisons de transport Europe-Asie se tiendra le 26 février 2013 à Genève. Les participants examineront, en vue de leur approbation, les activités mises en œuvre dans le cadre de la phase II du projet LTEA et confirmeront leur engagement politique résolu et leur soutien quant aux activités de la

<sup>1</sup> [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonie.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonie.pdf), [live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#rts](http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#rts).

phase III. Le projet de déclaration ministérielle est fondé sur les conclusions du présent document (annexe I).

32. Le secrétariat a engagé des concertations avec les Gouvernements arménien et tadjik en vue d'organiser les réunions du Groupe d'experts dans ces pays à l'avenir, sous réserve de l'approbation de leurs gouvernements respectifs et des ressources disponibles.

## IV. Conclusions

33. Dans le cadre du projet LTEA, la CEE encourage la coopération entre 27 pays le long du pont terrestre Europe-Asie à l'appui du développement concerté des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie. Jusqu'à présent, le projet a permis d'obtenir des résultats concrets, tels que les pays l'avaient demandé, ainsi que de formuler des propositions concernant l'élaboration et la mise en œuvre de solutions assurant la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports Europe-Asie en tenant compte des obstacles aussi bien physiques que non physiques au transport. Parmi les résultats figurent une stratégie d'investissement à l'appui de 311 projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport le long des principaux axes reliant l'Europe et l'Asie, d'un coût total de 215 milliards de dollars des États-Unis, ainsi que l'analyse des obstacles non physiques aux transports, l'élaboration d'études ciblées, la mise en place d'une base de données SIG et d'applications connexes, ainsi que la formulation de recommandations de principe. Le Groupe applique un plan de travail ciblé, comprenant des études et des analyses, encourage les initiatives et mesures ayant trait au développement des infrastructures de transport et à la facilitation des transports, et organise des réunions et des manifestations visant à renforcer les capacités.

34. Malgré l'intérêt des résultats obtenus, il reste de nombreux défis à relever. Il ressort clairement des travaux réalisés jusqu'ici que le véritable potentiel de développement des liaisons de transport intérieur Europe-Asie réside dans les éléments suivants:

- Leur capacité à faire partie des principales chaînes d'approvisionnement, y compris un ensemble de différents modes de transport qui se complètent les uns les autres;
- L'accent sur la facilitation des transports, leur efficacité et leur fiabilité, ainsi que sur les mesures à prendre pour réduire les coûts et les délais;
- La facilitation des réformes qui doivent être mises en œuvre dans les pays en transition participant au projet LTEA; et
- L'aide apportée aux pays en développement enclavés participant au projet LTEA afin qu'ils deviennent des intervenants à part entière sur les axes Europe-Asie, car une liaison faible ou manquante dans un pays peut rendre l'ensemble d'un axe Europe-Asie économiquement non viable pour le transport international.

35. Il est donc évident que le développement des liaisons de transport intérieur sera un engagement à long terme et nécessitera beaucoup d'efforts et de persévérance et un renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les pays situés le long des liaisons Europe-Asie.

36. Dans le cadre de la future phase III du projet LTEA, les questions et domaines suivants doivent notamment être étudiés, analysés et étoffés:

- Mise à jour ou parachèvement des données relatives aux propositions de projet de la phase II;
- Mise à jour des données relatives à la mobilisation de fonds à l'appui des projets LTEA;
- Implication de nouveaux pays dans l'étude;



- Recensement de nouvelles extensions sur les axes Europe-Asie proposés, ainsi que de nouveaux projets relatifs aux infrastructures;
- Recensement des services fournis le long des axes de transport Europe-Asie proposés et au niveau des nœuds de transit intermodaux;
- Mise en place d'un observatoire des liaisons de transport Europe-Asie;
- Création de synergies avec les programmes connexes et prise en compte de leurs résultats;
- Examen des questions et obstacles relatifs au franchissement des frontières, de la facilitation des transports et des mesures techniques et institutionnelles prises dans ces domaines.

37. Des renseignements sur les activités relatives aux liaisons de transport Europe-Asie peuvent être consultés sur le site Web à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/main/eatl.html?expandable=99](http://www.unece.org/trans/main/eatl.html?expandable=99).

## Annexe I

### Liaisons de transport Europe-Asie

#### Deuxième réunion ministérielle

#### Projet de déclaration commune sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie lors de la phase III

Faite et signée à Genève, le 26 février 2013 en anglais et en russe, les deux textes faisant également foi

Nous, *Ministres des transports* de [NOM DES PAYS xxx], ou nos représentants, réunis à Genève le 26 février 2013,

*Considérant* que l'industrie manufacturière continue de se déplacer vers l'Asie et que, malgré la crise économique, le commerce entre ce continent et l'Europe croît grâce à la mondialisation et à la libéralisation des échanges et continue de mettre en évidence l'importance du transport intérieur, et qu'à ce jour ce commerce utilise généralement le transport maritime,

*Conscients* que le développement de liaisons de transport intérieur efficaces, justifiées d'un point de vue économique, sûres et plus sécurisées entre l'Europe et l'Asie pourrait offrir de nouvelles solutions de transport pour les échanges commerciaux actuels et futurs entre l'Europe et l'Asie et que ce développement facilite la participation des pays concernés à l'économie mondiale,

*Reconnaissant* l'importance des axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie dans la facilitation de l'accès aux marchés, aux débouchés économiques et aux services sociaux de plusieurs pays se trouvant le long de ces axes, y compris des pays en développement sans littoral et de transit, ce qui pourrait grandement contribuer au développement économique, à la réduction de la pauvreté et à la stabilité renforcée des perspectives économiques de ces pays,

*Participant* de manière directe au dixième anniversaire de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty concernant la coopération en matière de transport en transit,

*Préoccupés* par la mauvaise répartition et le manque d'infrastructures de bonne qualité et de services de transport adaptés et rentables entre l'Europe et l'Asie et *conscients* de la nécessité d'accroître le volume des investissements publics (nationaux et internationaux) et privés dans le développement des infrastructures de transport afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et de faire avancer la réforme du secteur des transports de façon à stimuler l'emploi et la croissance économique,

*Résolus* à lever les derniers obstacles physiques et non physiques le long des axes de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie, ainsi qu'au niveau des principaux nœuds de transport et points de transbordement, y compris les ports maritimes,

*Considérant* que les grands axes de transport routier et ferroviaire entre l'Europe et l'Asie ainsi que plusieurs projets prioritaires y relatifs concernant les infrastructures de transport ont été déterminés par les experts des États membres participants lors de sept réunions du Groupe d'experts tenues pendant la phase II du projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), tels qu'ils sont décrits dans les rapports de ces réunions et dans le rapport final sur la phase II du projet LTEA,

*Encouragés* par l'intérêt croissant des pays qui souhaitent participer au projet LTEA,

*Convaincus* que la poursuite, sans interruption, du projet de la CEE relatif aux liaisons de transport Europe-Asie garantirait le développement soutenu des itinéraires de transport et des projets prioritaires et consoliderait les autres résultats concrets déterminés par la demande obtenus pendant les phases I et II, y compris l'environnement propice créé par le projet LTEA et autour de celui-ci, ainsi que la dynamique entre les États membres participants,

*Conscients* de la nécessité d'appliquer les recommandations formulées concernant les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie et de saisir les occasions d'étudier les nouveaux domaines, tel que proposé dans le rapport sur la phase II du projet LTEA concernant le secteur des transports de nos pays,

*Prenons l'engagement de confirmer les axes prioritaires antérieurs et d'approuver les nouveaux axes de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie définis dans le cadre de la phase II du projet et d'œuvrer à leur réalisation, notamment en prenant les mesures ci-après:*

a) Développer ou renforcer toutes les activités nationales visant à promouvoir les options financières favorables afin de garantir le financement durable de la mise en œuvre des projets prioritaires, en les intégrant dans les programmes nationaux d'investissement à moyen terme;

b) Échanger des données d'expérience avec les autres États membres participants et, le cas échéant, les autres organisations internationales et institutions financières internationales concernées;

c) Éliminer, de manière ordonnée, les obstacles physiques et non physiques le long des axes de transport Europe-Asie traversant nos pays;

d) Promouvoir la collaboration avec d'autres États membres participants, organisations internationales et institutions financières internationales, ainsi que d'autres parties prenantes des secteurs public et privé afin de faciliter la mise en œuvre du projet CEE relatif aux liaisons de transport Europe-Asie, et tirer parti des expériences acquises dans le cadre de la mise en œuvre du projet;

e) Souligner l'intérêt qu'il y a à poursuivre le projet LTEA sous forme d'une nouvelle phase (phase III);

f) Appuyer la création d'un mécanisme permettant le suivi permanent du projet, sans obligation financière pour les signataires;

g) Encourager d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales pertinentes, associations et institutions dans nos pays à mettre en œuvre, dans leur domaine de compétence et de responsabilité, des activités se rapportant au développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

*Nous invitons les autres États Membres de l'ONU souhaitant s'associer au projet LTEA à le faire en participant à la phase III (2013-2017).*

*Nous exhortons toutes les parties concernées à continuer de s'engager résolument à mettre en œuvre les recommandations formulées d'un commun accord par le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie.*

*Nous apprécions à leur juste valeur les dons effectués lors de la phase II du projet LTEA.*

*Nous invitons les donateurs potentiels à envisager de contribuer à la phase III du projet LTEA.*

## Annexe II

## Pays participant au projet LTEA

<i>Pays participant à la phase II du projet LTEA</i>	<i>Phase I (2002-2007)</i>	<i>Phase II (2008-2012)</i>
1. Afghanistan	1. Afghanistan	1. Allemagne
2. Allemagne	2. Arménie	2. Ex-République yougoslave de Macédoine
3. Arménie	3. Azerbaïdjan	3. Finlande
4. Azerbaïdjan	4. Bélarus	4. Grèce
5. Bélarus	5. Bulgarie	5. Lettonie
6. Bulgarie	6. Chine	6. Lituanie
7. Chine	7. Fédération de Russie	7. Luxembourg
8. Ex-République yougoslave de Macédoine	8. Géorgie	8. Mongolie
9. Fédération de Russie	9. Iran (République islamique d')	9. Pakistan
10. Finlande	10. Kazakhstan	
11. Géorgie	11. Kirghizistan	
12. Grèce	12. Ouzbékistan	
13. Iran (République islamique d')	13. République de Moldova	
14. Kazakhstan	14. Roumanie	
15. Kirghizistan	15. Tadjikistan	
16. Lettonie	16. Turkménistan	
17. Lituanie	17. Turquie	
18. Luxembourg	18. Ukraine	
19. Mongolie		
20. Ouzbékistan		
21. Pakistan		
22. République de Moldova		
23. Roumanie		
24. Tadjikistan		
25. Turkménistan		
26. Turquie		
27. Ukraine		

## Annexe III

## Réunions relatives au projet LTEA: 2003-2011

<i>Année</i>	<i>Réunion et lieu</i>	<i>Nombre de participants</i>
2004	Première réunion du Groupe d'experts sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie (Almaty, Kazakhstan, 2004)	70 (16 pays)
	Deuxième réunion du Groupe d'experts sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie (Odessa, Ukraine, 3-5 novembre 2004)	32 (18 pays)
2005	Troisième réunion du Groupe d'experts sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie (Istanbul, Turquie, 27-29 juin 2005)	37 (18 pays)
	Rabat, Maroc, 8-10 décembre 2005	42 (15 pays)
	Amman, 30 mai-1 <sup>er</sup> juin 2005	36 (9 pays)
2006	Quatrième réunion du Groupe d'experts sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie (Thessalonique, Grèce, 21-24 novembre 2006)	35 (11 pays)
	Atelier national (Bakou, Azerbaïdjan, 11 et 12 mai 2006)	22 (1)
	Atelier national (Tbilissi, Géorgie, 15 et 16 mai 2006)	44 (1)
	Atelier national (Bichkek, Kirghizistan, 12 et 13 décembre 2006)	32 (1)
2007	Renforcement des capacités grâce à la coopération dans le domaine du développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terre/mer (Abou Dhabi, Émirats arabes unis, 23-25 octobre 2007)	65
	Atelier national de la CEE sur la facilitation des liaisons interrégionales de transport le long des axes Europe-Asie (Chisinau, République de Moldova, 6 et 7 novembre 2007)	50 (1)
	Renforcement des capacités nationales dans le domaine de la facilitation du transport interrégional le long des axes Europe-Asie (Kiev, Ukraine, 17 et 18 décembre 2007)	64 (1)
	Barcelone, Espagne, 4 et 5 octobre 2007	22 (11 pays)
	Abou Dhabi, Émirats arabes unis, 23-25 octobre 2007	65 (18 pays)
	Atelier national (Minsk, Bélarus, 30 et 31 mai 2007)	500 (1)
	Hôtel Grand Tibarose (Le Caire, Égypte, 26-28 juin 2007)	60 (13 pays)
2008	Réunion ministérielle (Genève, 19 février 2008)	200 (22 pays)
	Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/GE.2), Première réunion (Genève, 8 septembre 2008)	48 (22 pays)

<i>Année</i>	<i>Réunion et lieu</i>	<i>Nombre de participants</i>
2009	Premier atelier régional (Téhéran, 27-29 avril 2009)	67 (10 pays)
	Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/GE.2), deuxième réunion (Genève, 7 septembre 2009)	38 (19 pays)
	Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/GE.2), troisième réunion (Istanbul, 11-13 novembre 2009)	67 (19 pays)
2010	Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/GE.2), quatrième réunion (Genève, 6 septembre 2010)	49 (13 pays)
	Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/GE.2), cinquième réunion (Tachkent, Ouzbékistan, 1 <sup>er</sup> -3 novembre 2010)	58 (8 pays)
	Deuxième atelier interrégional (Turkmenbashy, Turkménistan, 7 et 8 décembre 2010)	47 (12 pays)
2011	Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/GE.2), sixième réunion (Almaty, Kazakhstan, 5-7 juillet 2011)	50 (11 pays)
	Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/GE.2), septième réunion (Astrakhan, Fédération de Russie, 24 et 25 octobre 2011)	31 (9 pays)

## Annexe IV

**Projet LTEA: statistiques relatives aux réunions**

<i>Nombre</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Total</i>
Réunions	2	3	4	7	2	3	3	2	<b>26</b>
Participants	102	115	133	826	248	172	154	81	<b>1 831</b>
Pays <sup>a</sup>	34	42	14	~50	44	48	33	20	<b>285</b>

<sup>a</sup> Nombre total de pays ayant participé à chaque réunion.

# Annexe V

## Projet CEE de liaisons Europe-Asie: Phase II – Liaisons ferroviaires





### Projet CEE de liaisons Europe-Asie: Phase II – Liaisons routières



