


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
Neuvième session

Genève, 4 et 5 février 2014

**Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport
 Europe-Asie sur sa neuvième 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	2
III. Recensement des flux de marchandises susceptibles d'emprunter les liaisons de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour).....	7–8	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).....	9–12	3
V. 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 4 de l'ordre du jour).....	13–23	3
VI. Mise à jour des informations pour le système d'information géographique (point 5 de l'ordre du jour).....	24–25	5
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour).....	26	5
VIII. Dates des prochaines réunions (point 7 de l'ordre du jour).....	27	5
IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour).....	28–29	6



I. Participation

1. Le Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a tenu sa neuvième session les 4 et 5 février 2014 à Genève. Y ont participé des représentants des pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants: Afghanistan, Azerbaïdjan, Chine, Fédération de Russie, Lettonie, Mongolie, Ouzbékistan, Turquie, Turkménistan 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 pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).
4. L'organisation non gouvernementale suivante était aussi représentée: Union internationale des chemins de fer (UIC).
5. À l'invitation du secrétariat, l'Administration portuaire du Pirée, l'Administration portuaire de Tarente, le Centre d'études sur les transports, le commerce et la finance de l'Université de Hong Kong, la société Iran Oston Consulting Engineers et la société PLASKE 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.2/17.

6. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/17).

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

7. Le Groupe d'experts a procédé à des échanges techniques concernant le recensement des types de fret maritime susceptibles d'être transportés par voie terrestre, notamment par chemin de fer. Les membres du Groupe ont recensé une série de marchandises qu'il serait possible d'envisager de transporter par voie terrestre (et plus précisément par chemin de fer), mais ils ont estimé que la question nécessitait d'être débattue et analysée plus à fond.
8. Le Groupe d'experts a estimé que le groupe de produits «légers», notamment les voitures, les pièces automobiles, les ordinateurs, le matériel électronique et leurs pièces (téléviseurs, matériel d'enregistrement et de reproduction de l'image et du son), le matériel optique et médical, les vêtements, les chaussures, les articles de sport et les produits alimentaires étaient des catégories de marchandises susceptibles d'être transportées par voie terrestre (et plus précisément par chemin de fer). Les marchandises recensées étaient relativement légères (du point de vue du poids unitaire), non volumineuses et certaines d'entre elles pouvaient être assez onéreuses. Afin de recenser plus concrètement les types de marchandises susceptibles d'être transportées le long des liaisons de transport Europe-Asie et pour mieux comprendre les possibilités de développement liées au projet LTEA, le Groupe d'experts a décidé d'inviter des entreprises de transport et des transitaires à sa dixième session.

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)

9. Le développement des services de transport terrestre nécessite une coopération et une coordination des entreprises ferroviaires opérant sur les itinéraires de transport Europe-Asie retenus pour le projet. À cet égard, les exposés présentés par le Bureau central du projet TER de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et par l'UIC ont souligné que les difficultés à coordonner les tarifs le long des liaisons de transport Europe-Asie et même à en obtenir communication entravaient le bon déroulement et la compétitivité des entreprises de transport ferroviaire. Un débat a également eu lieu au sujet des problèmes posés par les trains à grande vitesse, de leurs limites et des possibilités qu'ils offrent. Le Groupe d'experts a été informé par la Fédération de Russie de l'objectif et du projet de ramener à moins de sept jours la durée totale du transport ferroviaire de marchandises par le transsibérien.

10. Bien qu'il soit long, coûteux et difficile d'obtenir des devis, la CEE a présenté les résultats du premier projet ayant consisté à comparer huit scénarios différents de transport ferroviaire entre l'Asie et l'Europe. Malgré la persistance de certains problèmes méthodologiques, les résultats ont montré qu'en termes de délai de livraison le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie présentait un avantage incontestable par rapport au transport maritime, ainsi qu'un certain avantage en termes de coût.

11. Le transport ferroviaire est donc prometteur, mais pour le rendre plus compétitif et en tirer le meilleur parti, il convient de s'entendre sur des tarifs et des horaires intégrés. Le secrétariat a proposé de collaborer étroitement avec les autorités ferroviaires concernées et d'autres acteurs à la recherche de moyens d'établir des tarifs et des horaires intégrés acceptés par tous.

12. Par ailleurs, afin de progresser rapidement et efficacement dans le programme de travail qu'il a adopté, le Groupe a invité les autorités ferroviaires et les opérateurs à collaborer étroitement avec le secrétariat en lui communiquant les informations nécessaires sur les tarifs et les horaires actuels des trains qui circulent sur les itinéraires de transport Europe-Asie.

V. 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 4 de l'ordre du jour)

13. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe d'experts a été informé par les représentants de plusieurs pays et institutions des faits nouveaux survenus et des problèmes qui se posaient concernant le projet LTEA.

14. Le représentant de l'Afghanistan a évoqué les plans d'investissement et les projets prioritaires d'infrastructure routière et ferroviaire ainsi que leur financement. Une attention prioritaire est accordée aux axes de transport Est-Ouest et Nord-Sud, ainsi qu'à la route circulaire intérieure du pays. Le représentant de la Chine a mis les participants au courant des initiatives visant à relancer, dans le cadre du projet LTEA, la Route de la soie terrestre et la «Route de la soie» maritime. La Chine, qui est traversée par trois Routes de la soie terrestres (au nord, au centre et au sud), est également active dans le cadre du programme de Coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC). Pour favoriser la réalisation du projet LTEA, la Chine s'emploie à renforcer le niveau technique des couloirs de transport frontaliers, à faciliter les opérations de transport et à promouvoir les échanges de données logistiques.

15. Le représentant de la Lettonie a signalé au Groupe de travail que son pays était idéalement placé pour jouer le rôle de plaque tournante pour l'Europe du Nord. Les infrastructures de transport tant terrestre que maritime renforcent encore cette situation commerciale favorable. Le représentant de la Fédération de Russie a donné des informations sur l'évolution du projet LTEA de l'île de Sakhaline (construction d'une liaison avec le continent) jusqu'aux frontières occidentales de la Fédération, ainsi que sur l'anneau de transport circumpontique et sur l'intention de la Fédération de Russie d'acheminer les conteneurs par chemin de fer de l'Extrême-Orient à la frontière occidentale du pays en moins de sept jours. En outre, le pays déploie une coopération intense avec le Bélarus et le Kazakhstan en matière de transport. Il investit également dans la rocade entourant Moscou de manière à réduire la congestion de la ville et à augmenter la vitesse et l'efficacité des transports. Le représentant de la Turquie a rappelé le rôle de pont naturel que joue son pays entre l'Orient et l'Occident. Il dispose d'un accès privilégié à trois grandes mers et d'une situation favorable pour le transit et la distribution, tant par route que par chemin de fer. La Turquie s'attaque aux problèmes que posent les relations de ses ports avec leur arrière-pays. Le représentant de la Turquie a également proposé que les compagnies de chemin de fer de la région coopèrent étroitement.

16. Le Centre d'études sur les transports, le commerce et la finance de l'Université de Hong Kong a fait part de ses réflexions sur les avantages comparatifs du projet LTEA, en particulier en ce qui concerne les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie et les chaînes d'approvisionnement commerciales (par exemple le développement urbain en Chine occidentale). Il existe des possibilités de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité de la production, du transport et du commerce. Les produits recensés comme étant susceptibles d'être transférés du transport maritime au transport terrestre comprennent des marchandises relativement légères (du point de vue du poids unitaire), par exemple les pièces de véhicules et les ordinateurs. L'Administration portuaire du Pirée a fait connaître sa situation favorable pour les navires. Il s'agit du grand port le plus proche du canal de Suez pour les navires qui entrent par cette voie en Méditerranée. Le Pirée est aussi le plus grand terminal pour l'importation de voitures en Europe orientale et sera bientôt relié par chemin de fer avec les Balkans ainsi qu'avec l'Europe centrale et orientale. Le port du Pirée a presque doublé le tonnage total de ses mouvements entre 2011 et 2013 et continue à accroître ses capacités grâce à des investissements importants.

17. Le port de Tarente a également attiré l'attention sur l'avantage de sa situation géographique et de ses liaisons avec l'arrière-pays. La crise économique a réduit son activité, notamment depuis 2011. Le Gouvernement italien a décidé en 2012 de le revitaliser et d'améliorer sa capacité logistique (quais, centres logistiques et liaisons ferroviaires) afin d'offrir des services de transport compétitifs, en particulier à destination (du sud) de l'Allemagne et d'autres pays de l'Europe centrale. Le port ambitionne de devenir le plus important centre intermodal et logistique de la Méditerranée centrale.

18. La société Iran Oston Consulting Engineers a informé les délégués des progrès récents en matière de développement des infrastructures en Iran. La priorité du pays est de développer son infrastructure routière et ferroviaire, en particulier le long des itinéraires de transport entre l'Europe et l'Asie. Ainsi, par exemple, la durée du trajet entre Khorramabad et Andimeshk via Pole Zal, qui était de deux heures et demi pour les véhicules légers et de cinq heures pour les véhicules lourds par l'ancienne route (l'un des goulets d'étranglement de la liaison Nord-Sud), est réduit de plus de moitié par l'autoroute nouvellement construite. L'Iran peut se targuer de nombreux projets de partenariat public-privé fructueux dans le domaine de la construction des autoroutes. Le pays souhaite par ailleurs construire la liaison autoroutière la plus courte entre le golfe Persique et la mer Caspienne ainsi que la liaison ferroviaire la plus courte entre les ports d'Imam, de Bandar Abbas et de Chabahar, d'une part, et les côtes occidentale et orientale de la mer Caspienne, d'autre part.

19. L'OSCE a également réaffirmé son appui au projet LTEA.
20. 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.
21. Le Groupe a **salué**, tant pour la présence de ces pays que pour leurs exposés, la participation active de l'Afghanistan, de la Chine et de l'Iran. Il a également **encouragé** d'autres pays et d'autres parties prenantes à contribuer activement à ses travaux, appelant en particulier de ses vœux une plus grande participation de scientifiques et chercheurs universitaires, comme celle du professeur John Liu de l'Université de Hong Kong à la neuvième session.
22. Le Groupe d'experts a en outre **décidé** de demander au secrétariat de mettre en ligne tous les exposés sur son site Web afin de donner accès à ces documents aux participants qui n'étaient pas présents à la réunion.
23. Enfin, le Groupe d'experts a **encouragé** les gouvernements et autres bailleurs de fonds à fournir un appui, notamment financier, aux activités du projet LTEA.

VI. Mise à jour des informations pour le système d'information géographique (point 5 de l'ordre du jour)

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

24. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts 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.
25. Le Groupe d'experts a **pris note** du rapport présenté par le secrétariat et a **demandé** aux membres de soumettre des rapports sur l'état d'avancement des travaux concernant le système d'information géographique dans leur pays.

VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)

26. Aucune proposition n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

VIII. Dates des prochaines réunions (point 7 de l'ordre du jour)

27. Le Groupe d'experts a **décidé** de tenir ses prochaines sessions aux dates suivantes:
- a) Dixième session, les 27 et 28 mai 2014, à Genève;
 - b) Onzième session, les 30 et 31 octobre 2014, à Genève;
 - c) Douzième session, les 4 et 5 février 2015, à Genève;
 - d) Treizième session, les 9 et 10 juin 2015, à Genève;
 - e) Quatorzième session, les 14 et 15 septembre 2015, à Genève.

IX. Résumé des décisions (point 8 de l'ordre du jour)

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

29. 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.
