



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**

Genève, 20-23 février 2018

Point 5 a) ii) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques à caractère modal et thématique :**Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA)****Rapport sur la phase III du projet concernant
les liaisons de transport Europe-Asie****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document l'historique du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie et un résumé du rapport sur la phase III. Il donne un aperçu des travaux réalisés lors de la phase III du projet ainsi que du contenu et des conclusions du rapport.

Le Comité est invité à **prendre note** de ces conclusions, ainsi que des recommandations concernant le futur développement des liaisons de transport Europe-Asie sur les plans national, international et industriel contenues dans ce rapport, et à **donner des orientations** sur la voie à suivre.

I. Introduction

1. L'historique et le résumé du rapport sur la phase III du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) présentés dans le présent document portent sur les travaux réalisés au cours de cette phase, sur le contenu du rapport et sur les conclusions tirées. Bien que la soumission et l'adoption du rapport marquent officiellement l'achèvement de la phase III, les travaux relatifs à la mise en service des liaisons de transport intérieur Europe-Asie, visant à renforcer la connectivité, les capacités et l'efficacité économique des liaisons intérieures, devraient se poursuivre. Ces travaux devraient s'appuyer sur les analyses figurant dans le rapport sur la phase III du projet LTEA, et en particulier sur l'analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces des liaisons de transport Europe-Asie, ainsi que sur l'application des recommandations contenues dans le rapport. Compte tenu de leur importance pour les futurs travaux, l'analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces et les recommandations ont été reproduites dans le présent document.



II. Historique et résumé du rapport

A. Phases précédentes

2. Le projet LTEA est un projet à long terme auquel de nombreux pays d'Europe et d'Asie ont pris part au cours des dernières décennies, et qui a été soutenu par les institutions internationales et les entreprises de transport afin d'instaurer des conditions propices au développement commercial et socioéconomique sur le continent.

3. Le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie a été lancé en 2002 par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

4. La phase I du projet, intitulée « Renforcement des capacités en matière de création de liaisons de transport interrégionales terrestres et terrestres maritimes », a été exécutée entre 2002 et 2007. Elle a permis de recenser les principales voies eurasiatiques de transport routier, ferroviaire et fluvial, ainsi que les principaux ports fluviaux et maritimes, et de classer par ordre de priorité les projets de développement des liaisons. Lors de cette phase, une première analyse des obstacles physiques et non physiques au transport et aux flux de marchandises sur les axes a été réalisée. Un groupe d'experts a été créé et a permis de coordonner de manière efficace le développement de liaisons de transport intérieur cohérentes entre l'Europe et l'Asie.

5. La phase II a été conduite entre 2008 et 2013 par la CEE en vue d'aider les pays participants à s'entendre sur le choix, parmi 311 initiatives proposées, des 9 axes routiers et des 9 axes ferroviaires qui devaient représenter les principales liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. Les initiatives ont été évaluées du point de vue de leur pertinence et de leur importance pour le trafic international ainsi que de leur utilité pour relier l'Asie et l'Europe. Une évaluation des besoins d'investissement dans les transports sur les axes dans plusieurs pays a également été réalisée au cours de cette phase. Une analyse comparative du transport ferroviaire et du transport maritime entre l'Europe et l'Asie, une analyse comparative des scénarios de flux de marchandises sur neuf axes de porte à porte en ce qui concerne la durée et les coûts et une analyse SWOT des axes Europe-Asie ont également été conduites. La CEE a en outre mis au point un système d'information géographique (SIG) interactif reliée à la base de données sur les réseaux de transport Europe-Asie. Le Groupe d'experts a continué de constituer une plate-forme de coopération efficace pour les pays participant au projet LTEA.

B. Phase III

6. Les participants à la deuxième réunion ministérielle sur le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (tenue le 26 février 2013 à Genève) ont approuvé le rapport final de la phase II et ont fait part de leur soutien à la poursuite du projet en phase III dans leur déclaration commune. La phase III, qui visait à améliorer la capacité opérationnelle et la connectivité des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie, était considérée comme l'étape la plus importante du projet.

7. La phase III a obtenu l'appui des 38 pays suivants : Afghanistan, Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chine, Chypre, Croatie, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Iran (République Islamique d'), Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Mongolie, Ouzbékistan, Pakistan, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine.

8. Le Groupe d'experts a analysé l'évolution des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie, évalué les flux de marchandises sur les axes Europe-Asie, comparé les délais de livraison et les coûts sur les différentes liaisons de transport Europe-Asie, étudié les possibilités de coordination des tarifs et d'intégration des horaires, examiné différents

projets et initiatives relatifs aux axes Europe-Asie et identifié les principaux obstacles qui entravent le trafic de marchandises sur les liaisons Europe-Asie.

9. Pendant cette période, plusieurs événements majeurs dans le monde ont eu une incidence directe sur le développement des liaisons de transport Europe-Asie, et ont permis de faire valoir l'importance de la mise en service de ces liaisons, notamment pour la réalisation des programmes de développement régional et mondial. On peut notamment citer :

a) L'adoption de la résolution 69/213, intitulée « Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable », par l'Assemblée générale des Nations Unies (décembre 2014) ;

b) L'adoption de la résolution 70/1, intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 » (septembre 2015), et de la résolution 70/197, intitulée « Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables » (décembre 2015), par l'Assemblée générale des Nations Unies ;

c) L'adoption du Programme d'Action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 (novembre 2014) par la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral ;

d) Le lancement du processus d'Achgabat sur le développement des transports durables (novembre 2016) par la première Conférence mondiale des Nations Unies sur les transports durables ; et

e) Le lancement de l'initiative « Une Ceinture et une Route » (mai 2017) par la Chine.

10. La session du Comité des transports intérieurs de février 2017, qui a été marquée par la signature de la résolution ministérielle sur le thème « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » par les ministres des transports, les représentants de haut niveau de 58 pays et la Commissaire européenne aux transports, et à laquelle les participants sont convenus de s'employer à améliorer les liaisons régionales et intercontinentales, en accordant une attention particulière au projet sur les liaisons de transport Europe-Asie, en assurant la coordination des politiques et en facilitant la fluidité des transports, a également représenté un événement clef pour le développement des liaisons de transport Europe-Asie.

C. Avantages

11. La mise en service des liaisons de transport intérieur Europe-Asie contribue au renforcement des capacités, de la connectivité et de l'efficacité économique des axes, et devrait produire des résultats à différents niveaux dans les pays participant au projet LTEA, et en particulier dans les pays en développement. Ces mesures devraient permettre de :

a) Réaliser les objectifs de développement durable : l'opérationnalisation des axes Europe-Asie est indispensable pour faire progresser la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et réaliser les objectifs 2, 3, 7, 8, 9, 11, 12 et 13. Lorsqu'ils sont fiables et efficaces, les axes de transport intérieur Europe-Asie ne sont pas uniquement des couloirs de transport et de transit, mais également des couloirs économiques qui favorisent le transport durable, la croissance équitable, la création d'emplois, la réduction de la pauvreté et l'accès aux marchés. Une mise en service effective des liaisons contribuerait également à la lutte contre le changement climatique, à la réduction de la pollution atmosphérique et à l'amélioration de la sécurité routière ;

b) Développer les chaînes logistiques internationales : l'opérationnalisation des liaisons de transport Europe-Asie entraînerait une augmentation du volume de marchandises, notamment des marchandises soumises à des contraintes de temps ou de grande valeur, transportées sur les principaux axes ferroviaires, ce qui favoriserait le développement des chaînes logistiques dans la zone du projet LTEA et permettrait d'accroître encore davantage le volume de marchandises transportées ;

c) Répondre aux difficultés des pays en développement sans littoral : la mise en service des axes Europe-Asie mettrait fin à la fragmentation des chaînes d'approvisionnement, ce qui pourrait entraîner une diminution de 50 % des coûts de transport entre un pays sans littoral et le port maritime étranger le plus proche. Elle devrait aussi aider les pays en développement sans littoral à tirer pleinement parti de l'accès au marché mondial. En outre, l'opérationnalisation devrait permettre aux pays en développement sans littoral de mettre en œuvre les actions prioritaires du Programme d'action de Vienne, et ainsi :

i) Réduire le temps de passage dans les couloirs et aux points de frontières, et améliorer la connectivité intermodale (objectifs liés à la priorité 1 : « Questions fondamentales de politique en matière de transit » du Programme d'action de Vienne) ;

ii) Améliorer considérablement la qualité des routes, notamment en augmentant la part des voies bitumées conformément aux normes internationales, moderniser et élargir le réseau de chemin de fer et combler les tronçons manquants sur le réseau routier et ferroviaire régional de transport (priorité 2 : « Développement et entretien de l'infrastructure ») ;

iii) Accroître nettement la valeur ajoutée et la transformation manufacturière dans les exportations des pays en développement sans littoral, afin de diversifier sensiblement les marchés et produits (priorité 3 : « Commerce international et facilitation du commerce ») ;

iv) Promouvoir l'intégration régionale en renforçant le commerce et les transports (priorité 4 : « Intégration et coopération régionales ») ;

d) Faciliter le commerce régional, principalement en Asie centrale : cet objectif s'inscrit dans le contexte de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC, qui est entré en vigueur le 22 janvier 2017. Plus précisément, les projets d'investissement portant sur des points de convergence et les améliorations institutionnelles devraient contribuer à la facilitation du commerce et au renforcement de la connectivité en Asie centrale.

D. Rapport sur la phase III

12. Le rapport sur la phase III contient cinq chapitres, dans lesquels figurent des analyses, des conclusions et des recommandations visant à améliorer l'opérationnalisation des liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie.

13. Le chapitre I comprend une analyse de la situation économique et des tendances du commerce, une description des liaisons de transport Europe-Asie et une analyse comparative des délais de livraison et des coûts en lien avec les différents modes de transport sur les axes Europe-Asie sélectionnés. Il recense également les marchandises pour lesquelles les liaisons de transport intérieur pourraient concurrencer les routes maritimes et aériennes sur les axes Europe-Asie. Les principales conclusions du chapitre I sont les suivantes :

- La croissance économique et l'expansion du commerce international ne sont plus des facteurs d'augmentation des flux de marchandises, comme cela a pu être le cas par le passé ;
- Les axes de transport routiers pourraient être davantage utilisés pour acheminer des marchandises de grande valeur ou soumises à des contraintes de temps, même s'ils ne pourront jamais concurrencer les routes maritimes en termes de volume de marchandises transportées ;
- Les nouvelles possibilités offertes par les marchés, telles que le commerce électronique, sont susceptibles d'accroître les flux de marchandises sur les axes intérieurs ;

- Pour pouvoir être compétitives en matière de transport de marchandises de grande valeur ou soumises à des contraintes de temps (issues, par exemple, du commerce électronique), les liaisons de transport intérieur doivent répondre aux exigences des chaînes d'approvisionnement modernes ;
- Même si des progrès ont été réalisés, le transport ferroviaire n'est pas encore suffisamment développé. Il est donc primordial de combler les déficits en matière d'infrastructures et, plus important encore, d'effectuer les ajustements nécessaires pour pouvoir répondre aux exigences des chaînes d'approvisionnement modernes ;
- L'utilisation régulière des trains-blocs de conteneurs est le modèle le plus compétitif et le mieux adapté au marché de la logistique aux fins du renforcement de l'opérationnalisation des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ; et
- Les liaisons intérieures ne sont pas utilisées pour le transport à longue distance (entre l'Asie de l'Est et du Sud-Est et l'Europe) et il conviendrait d'analyser le rôle que le transport routier pourrait jouer à cet égard.

14. Le chapitre II passe en revue de nombreuses initiatives ainsi que divers projets (nationaux ou entrepris par des organisations internationales) et programmes qui favorisent le développement des liaisons de transport intérieur Europe-Asie. Si certains progrès ont été constatés, des efforts de développement supplémentaires doivent être déployés.

15. Le chapitre III recense et décrit les différents obstacles et goulets d'étranglement qui entravent la circulation des marchandises sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie. Les obstacles physiques et, en particulier, les obstacles non physiques, qui sont considérés comme les principaux obstacles au développement des liaisons de transport Europe-Asie, y sont exposés en détail. Les retards aux points de passage des frontières, qui sont essentiellement dus à l'inefficacité des procédures, la disponibilité et le traitement des divers permis, les procédures de délivrance de visas, les documents uniquement disponibles sur support papier, les différences de régimes juridiques, la piètre qualité des services, le manque de souplesse en matière de réacheminement, ainsi que les tarifs non compétitifs et changeants, comptent parmi les principaux obstacles aux flux de marchandises.

16. Le chapitre IV contient une mise à jour de l'analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces réalisée lors de la phase II du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie. Les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces sont exposés à travers diverses questions, telles que : i) l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés ; ii) les échanges internationaux entre l'Europe et l'Asie ; iii) l'infrastructure des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ; et iv) l'harmonisation des procédures au sein des différents pays participant au projet LTEA.

17. Enfin, le chapitre V contient des recommandations sur le futur développement des liaisons de transport intérieur Europe-Asie aux niveaux national, international et industriel. Ces recommandations, soumises aux gouvernements, aux organisations internationales, aux organisations non gouvernementales, aux entreprises et aux autres parties prenantes pour examen et suite à donner, sont présentées sous la forme d'initiatives concrètes.

E. Perspectives

18. Les connaissances acquises dans le cadre de la phase III du projet concernant les liaisons de transport intérieur Europe-Asie, notamment en ce qui concerne les atouts sur lesquels s'appuyer, les faiblesses à éliminer, les opportunités à saisir et les menaces à écarter, ainsi que les recommandations présentées sous la forme de mesures concrètes à prendre par les gouvernements, les organisations internationales, les organisations non gouvernementales et les entreprises, offrent une base solide pour la poursuite des travaux de renforcement de l'opérationnalisation des liaisons de transport intérieur Europe-Asie. Afin d'atteindre cet objectif, les pays participant au projet LTEA doivent travailler ensemble et remédier à tous les points faibles des liaisons de transport intérieur Europe-Asie, avec l'appui de la communauté internationale et des entreprises.

III. Travaux futurs dans le cadre du projet concernant les liaisons de transport intérieur Europe-Asie

A. Chapitre IV – Projet LTEA : Se tourner vers l’avenir

19. Ainsi qu’il est noté dans la déclaration commune sur le développement futur de LTEA, signée à Genève par les ministres des transports de pays d’Europe et d’Asie le 26 février 2013, il existe un important potentiel de diversification des axes de transport des marchandises entre l’Europe et l’Asie et d’accroissement de l’utilisation des capacités existantes et prévues en matière de transports intérieurs.

20. 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 permettrait de créer des connexions concurrentes ou complémentaires par rapport au transport maritime, ainsi que de faciliter les échanges commerciaux et les flux de marchandises existants et futurs entre l’Europe et l’Asie, et l’intégration des économies nationales dans l’économie mondiale¹.

21. Le développement des liaisons de transport Europe-Asie pourrait jouer un rôle important dans la réalisation des objectifs de développement durable. Les axes de transport intérieur entre l’Europe et l’Asie peuvent faciliter l’accès aux marchés, aux débouchés économiques et aux services sociaux de plusieurs pays situés sur ces axes, notamment de pays en développement sans littoral et de transit, ce qui pourrait grandement favoriser le développement économique, la réduction de la pauvreté et le renforcement de la stabilité des perspectives économiques de ces pays.

22. La première analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces, réalisée au cours de la phase II du projet LTEA, a donné une image générale de l’état d’avancement de ce projet. Elle a aidé à déterminer la marche à suivre pour tirer le plus grand profit possible des atouts et donné un aperçu des manières de remédier aux faiblesses, de réduire au minimum les menaces et d’exploiter au maximum les possibilités.

23. On trouvera dans la présente section du rapport une version enrichie de l’analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces du projet LTEA compte tenu des changements et des tendances recensés dans la phase III.

24. Les atouts suivants des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ont été recensés :

a) Livraisons plus rapides sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie que sur les routes maritimes s’agissant du transport de marchandises entre l’Europe et l’Asie-Pacifique ;

b) Importantes solutions en matière de transport pour les pays en développement sans littoral situés tout au long des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ;

c) Capacités existantes inutilisées sur certaines parties des axes routiers et ferroviaires allant d’est en ouest et du nord au sud ;

d) Solution de transport privilégiée par les pays situés sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie pour atteindre les grands partenaires commerciaux (pays d’Asie centrale, Afghanistan et Mongolie) ;

e) Portions intégrantes et prolongements physiques des couloirs paneuropéens, des grandes routes de trafic international, des grandes lignes internationales de chemin de fer, des grandes lignes de transport international combiné, du réseau central de transport (RTE-T), du réseau routier asiatique, du réseau ferroviaire transasiatique, de l’autoroute transeuropéenne (autoroute TEM), du chemin de fer transeuropéen (TER), du couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), du couloir de transport international Nord-Sud et des couloirs ferroviaires de l’OSJD², du couloir de transport international Via-Carpatia, du

¹ CEE, Déclaration commune sur le développement futur de liaisons de transport Europe-Asie, 26 février 2013. Disponible à l’adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/itc/Joint_Declaration_on_LTEA.pdf.

² Organisation pour la coopération des chemins de fer.

couloir routier international Europe-Chine occidentale et des autres couloirs et réseaux ayant une grande importance pour les transports entre l'Europe et l'Asie ;

f) Volonté politique de développer les liaisons de transport intérieur Europe-Asie exprimée par les gouvernements concernés et par différentes organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales et sous-régionales faisant la promotion d'initiatives et de projets pertinents dans le domaine des transports ;

g) Existence de partenariats entre les secteurs public et privé ayant pour objet la mise en œuvre de projets et d'initiatives visant à développer les liaisons de transport intérieur Europe-Asie (outre les traditionnels partenariats public-privé, de nouvelles formes institutionnelles de partenariats mondiaux, notamment le Partenariat mondial pour le transport durable, et la participation d'institutions financières internationales pourraient contribuer à l'amélioration de la coopération entre les différentes entreprises de transport et l'Organisation des Nations Unies, ainsi que ses organismes spécialisés et régionaux, dans les domaines de la facilitation des transports et de l'harmonisation du droit des transports et dans le traitement d'autres questions essentielles au projet LTEA) ; et

h) Accès aux meilleures normes technologiques et environnementales et meilleures pratiques en vue de la planification et de la construction des liaisons manquantes.

25. D'une manière générale, les points faibles ci-après ont été observés sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie (mais pas nécessairement dans tous les pays participant au projet LTEA) :

a) Coûts du transport de marchandises comparativement élevés sur ces itinéraires par rapport aux coûts du transport de marchandises sur les itinéraires maritimes passant par l'océan Indien et le canal de Suez, pour les raisons suivantes :

i) Concurrence limitée sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie, comparée à une forte concurrence dans le secteur du transport par navires de ligne, à l'origine de tarifs peu élevés ;

ii) Montant abusif des droits et autres frais de transit, visant à satisfaire des objectifs principalement budgétaires (dans certains cas) ; et

iii) Difficulté à harmoniser les tarifs pratiqués par les exploitants ferroviaires pour la livraison de marchandises entre l'Europe et l'Asie ;

b) Lent développement des services de transport et des services logistiques tout au long des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ;

c) Développement insuffisant du transport intermodal dans toute la région concernée par le projet LTEA et principalement dans la région de l'Asie centrale (peu de services intermodaux proposés sur le marché de l'Europe et de l'Asie continentales ; nombre insuffisant de centres logistiques sur les itinéraires) ;

d) Existence d'obstacles physiques et autres sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie, qui entravent les opérations de transport, en particulier les obstacles suivants :

i) Liaisons manquantes dans les réseaux routiers et ferroviaires ;

ii) Procédures de contrôle longues entraînant des retards aux points de passage des frontières ;

iii) Absence de « guichet unique » pour les procédures de passage des frontières ;

iv) Multiples vérifications de la cargaison tout au long du trajet ;

v) Obligation de recourir au convoiage pour le trafic en transit ; et

vi) Changements fréquents des restrictions et des procédures sanitaires et phytosanitaires ;

e) Lenteur de l'évolution des facteurs influant sur la compétitivité des entreprises dans certains pays participant au projet LTEA, notamment les suivants :

i) Restrictions en vigueur s'appliquant aux permis destinés aux transporteurs routiers pour le transit, les opérations de transport bilatérales et le transport à destination de/en provenance de pays tiers ; et

ii) Lenteur du développement du marché des transitaires, des intégrateurs de fret, des entreprises logistiques de type 3PL et des autres acteurs du marché qui facilitent le commerce et le transport (et absence de base juridique régissant leurs activités) ;

f) Approche différente de la coordination et de l'harmonisation internationales, se manifestant en particulier par les facteurs suivants :

i) Existence de différents régimes de transit douanier tout au long des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ;

ii) Lenteur et coût des procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels ;

iii) Difficulté que présente la surveillance des liaisons de transport intérieur Europe-Asie, due à l'hétérogénéité des règles en vigueur en matière de transport et de transit ; et

iv) Vision différente du développement de l'infrastructure liée au projet LTEA par-delà les frontières et absence de synchronisation des activités menées à cette fin ;

g) Actes de corruption commis sur certaines liaisons routières entre l'Europe et l'Asie (décelés lors de la mise en œuvre de projets internationaux tels que la Nouvelle initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie (NELTI) et l'Initiative mondiale anticorruption, et par des organisations internationales, dont l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Organisation de coopération économique (OCE) et l'Union internationale des transports routiers (IRU)) afin d'obliger les opérateurs internationaux à verser des paiements illégaux, qui portent atteinte à la fiabilité des déclarations officielles ;

h) Problèmes de sécurité et de sûreté sur des sections des liaisons de transport LTEA ;

i) Absence de gestion entièrement électronique des documents et des procédures aux points de passage des frontières, notamment de prédéclaration des véhicules et des cargaisons, de lettre de voiture électronique (e-CMR) ou de système e-TIR sur la plupart des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ;

j) Ressources institutionnelles et humaines limitées dans beaucoup de pays participant au projet LTEA, en particulier les pays en développement sans littoral ;

k) Niveau insuffisant des investissements en faveur du développement des infrastructures de transport dans certains pays ; et

l) Risques relativement élevés de catastrophe naturelle et de défaillance technologique sur certaines sections des liaisons de transport intérieur du projet LTEA, accompagnés d'activités de gestion des risques insuffisantes dans le domaine des transports et dans le développement d'autres itinéraires de transport et de transit.

26. Il a été considéré que les liaisons de transport intérieur de la région concernée par le projet Europe-Asie offraient les possibilités suivantes :

a) Augmentation durable du flux de marchandises transportées entre l'Europe et l'Asie en raison du phénomène constant de mondialisation ;

b) Croissance rapide de la Chine et de l'Inde, ainsi que d'autres pays asiatiques, qui crée une demande accrue dans le domaine des transports et, ainsi, de nouvelles possibilités de liaisons intérieures dans le cadre du projet LTEA ;

c) Adoption en 2014 et 2015 par l'Assemblée générale des Nations Unies des résolutions 70/1, « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à

l'horizon 2030 », 69/213, « Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable », et 70/197, « Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables » et mise en œuvre de ces résolutions ;

d) Lancement du « processus d'Achgabat » sur le développement des transports durables, à partir des résultats de la première Conférence mondiale sur le transport durable (26 et 27 novembre 2016, Achgabat (Turkménistan)) ;

e) Adoption de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase III (2017-2021), pendant la troisième session de la Conférence ministérielle de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) sur les transports (5-9 décembre 2016, Moscou (Fédération de Russie)) ;

f) Mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 ;

g) Création de l'Union économique eurasiennne en 2014 et mise en œuvre de politiques coordonnées (convenues) dans le domaine des transports par les États membres de l'Union, accompagnée de l'établissement progressif d'un espace de transport unique et d'un marché commun de services de transport ;

h) Lancement par la Chine de l'initiative « Une ceinture-Une route » ;

i) Création du Partenariat mondial pour le transport durable et coup d'envoi de ses travaux sur les questions de transport essentielles ayant des incidences sur le développement du projet LTEA, notamment la proposition d'élaborer un document de transit mondial afin de faciliter le transit intermodal des marchandises par des territoires régis par différents règlements, en tenant compte des questions juridiques et d'assurance correspondantes pendant le transit des marchandises ;

j) Accession de pays du projet LTEA à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) (Fédération de Russie (2012), Tadjikistan (2013) et Kazakhstan (2015)) ;

k) Entrée en vigueur de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges en 2017 ;

l) Réformes économiques dans certains pays du projet LTEA, qui ont amélioré le climat économique et la transparence des procédures, ce qui transparaît dans les indices montrant une croissance de la compétitivité et de la performance logistique de ces pays ;

m) Développement du commerce entre les pays du projet LTEA, en particulier entre les pays en développement sans littoral d'Asie centrale et les pays de transit voisins en développement ;

n) Mise en œuvre de certains projets d'infrastructures améliorant le réseau de transport et le réseau logistique dans la zone du projet LTEA, notamment le projet Via-Carpatia, la construction de l'axe routier international Europe-Chine occidentale et du couloir Nord-Sud par tous les pays concernés, la reconstruction des lignes ferroviaires BAM et TRANSSIB dans la Fédération de Russie, la construction et la mise en fonctionnement du nouveau port de mer et port sec d'Alyat (République d'Azerbaïdjan), le tunnel sous-marin Eurasia traversant le détroit d'Istanbul (Bosphore), et la construction du tronçon ferroviaire entre Resht et Astara dans la République islamique d'Iran ;

o) Augmentation du volume des marchandises soumises à des contraintes de temps en transit sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie, due à la navigation à vitesse réduite dans le transport maritime ;

p) Élargissement, le long des liaisons ferroviaires visées par le projet LTEA (notamment en Chine et dans la République islamique d'Iran), de la zone d'utilisation de la lettre de voiture commune Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer/accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (CIM/SMGS) ;

q) Recours croissant à la lettre de voiture CMR et au carnet TIR tout au long des itinéraires routiers du projet LTEA ;

r) Réformes des chemins de fer menées dans certains pays du projet LTEA, qui ont amélioré l'environnement dans lequel s'effectue le transport de marchandises sur de longues distances, par trains-blocs ;

s) Existence d'un cadre juridique (Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières) et de bonnes pratiques en ce qui concerne la facilitation des procédures de franchissement des frontières ; et

t) Efforts croissants de promotion de la coopération et de l'intégration à l'échelon régional entre les pays du projet LTEA, qui ont créé de nouvelles occasions de s'attaquer aux problèmes existants de manière coordonnée.

27. Il a été considéré que les points ci-après représentaient des menaces pour les liaisons de transport intérieur Europe-Asie :

a) Les risques de ralentissement de la croissance rapide des économies asiatiques et la croissance lente ou la réduction du volume des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie qui pourrait s'ensuivre ;

b) Le remplacement des capacités de production par des entreprises transnationales chinoises représentées dans d'autres pays d'Asie et du Pacifique, qui rendrait moins favorable le transfert du trafic de fret des liaisons maritimes aux liaisons de transport intérieur ;

c) Renforcement de la tendance mondiale au protectionnisme économique ;

d) La persistance de la faiblesse du coût du transport maritime, qui en fait la solution de transport la plus intéressante et la plus simple pour la majorité des chaînes d'approvisionnement dans le commerce entre l'Europe et l'Asie ;

e) La croissance constante de l'efficacité du transport aérien international et de la logistique du fret aérien, qui aurait pour résultat de détourner les marchandises « de luxe », les plus avantageuses, des routes de transport maritime et des liaisons de transport intérieur Europe-Asie au profit du transport aérien ;

f) La croissance des flux de trafic sur la route de navigation du Nord au profit du transport de conteneurs, qui rendrait le transport maritime plus compétitif ; et

g) La persistance des conflits et de l'instabilité politique dans certains pays et régions d'Europe et d'Asie, qui accroîtrait le risque d'inefficacité des opérations sur certaines liaisons de transport intérieur du projet LTEA.

Plan d'exécution du projet LTEA à l'horizon 2030 (matrice « Atouts-faiblesses-opportunités-menaces »)

28. Le principal objectif de la phase III du projet LTEA était de recenser les mesures susceptibles de rendre opérationnelles les liaisons visées.

29. En fait, ces liaisons fonctionnaient déjà et permettaient de recueillir quotidiennement des données d'expérience en matière de commerce et de transport. Dans ce contexte, il convenait plutôt de généraliser cette expérience et de définir des mesures coordonnées susceptibles de favoriser la poursuite de la croissance des flux de transit sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie.

30. On trouvera dans le tableau 1 ci-après une liste des atouts, des faiblesses, des possibilités et des menaces en lien avec plusieurs questions considérées comme importantes en vue du développement et de la poursuite de la mise en service des liaisons de transport intérieur Europe-Asie, notamment : i) la mise en œuvre des objectifs de développement durable ; ii) l'amélioration de l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés ; iii) les transports intérieurs et le commerce international entre l'Europe et l'Asie ; iv) l'infrastructure du projet LTEA ; v) l'harmonisation et la facilitation des procédures sur les liaisons de transport intérieur du projet LTEA ; vi) les trains-blocs de conteneurs ;

vii) le transport routier et la connectivité entre l'Europe et l'Asie ; viii) les régimes juridiques universels ; et ix) les réformes des chemins de fer dans certains pays du projet LTEA. En regroupant les atouts, les faiblesses, les possibilités et les menaces de cette manière, le tableau montre clairement les points forts à exploiter, les lacunes à combler, les possibilités à saisir et les menaces à réduire au minimum pour chacune des neuf principales questions. Ce tableau peut donc être un outil efficace, adapté aux différents acteurs, lesquels peuvent s'en servir pour définir les mesures nécessaires dans chacun de ces neuf domaines importants.

Tableau 1

Matrice « Atouts-faiblesses-opportunités-menaces » en vue du développement futur du projet LTEA

Question	Atouts-faiblesses-opportunités-menaces			
	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être renforcés par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être affaiblis par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre devraient tirer avantage de :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être menacés par :</i>
Projet LTEA et réalisation des objectifs de développement durable	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des questions relatives aux liaisons de transport Europe-Asie dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable n^{os} 2, 8, 9, 11 et 12 ; Engagements politiques des États, des OIG et des ONG dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable ; et Rôle plus important des nouveaux partenariats mondiaux pour le développement durable (tels que le Partenariat mondial pour le transport durable). 	<ul style="list-style-type: none"> Faible participation de certains des pays du projet LTEA au développement coordonné des liaisons de transport intérieur Europe-Asie. 	<ul style="list-style-type: none"> Possibilités découlant des tendances mondiales au développement du transport durable ; et Effets multiplicateurs créés par le développement des liaisons de transport intérieur Europe-Asie dans les domaines de la croissance socioéconomique, de l'emploi et du commerce, ainsi que du coût des transports pour les exportateurs et les consommateurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Persistance des conflits et de l'instabilité politique dans certains pays du projet LTEA, en raison de laquelle l'attention nécessaire n'est pas portée à la mise en œuvre des objectifs de développement durable.
Projet LTEA et amélioration de l'accès des pays en développement sans littoral aux marchés	<ul style="list-style-type: none"> Importante solution en matière de transport que constitue l'axe Europe-Asie pour les pays en développement sans littoral, auxquels il ouvre un accès aux ports maritimes et aux marchés mondiaux ; et Intégration du Programme d'action de Vienne dans les stratégies de développement nationales et sectorielles. 	<ul style="list-style-type: none"> Faible connectivité régionale et interrégionale dans les pays en développement sans littoral ; Insuffisance des investissements en faveur du développement des infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral ; Existence de procédures de transport, de transit et de passage des frontières non harmonisées parmi les pays en développement sans littoral voisins ; et Capacités institutionnelles et ressources humaines insuffisantes 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration envisagée de la connectivité régionale entre les pays en développement sans littoral, qui améliorera leur accès aux marchés régionaux et mondiaux ; Croissance économique plus ouverte et durable dans les pays en développement sans littoral ; Possibilité d'une baisse du coût des importations ; et Davantage de souplesse pour les petites et moyennes entreprises des pays en développement sans littoral souhaitant faire partie des chaînes 	<ul style="list-style-type: none"> Diminution du potentiel d'investissement des pays en développement sans littoral.

<i>Atouts-faiblesses-opportunités-menaces</i>				
<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>	
<i>Question</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être renforcés par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être affaiblis par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre devraient tirer avantage de :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être menacés par :</i>
		dans de nombreux pays en développement sans littoral.	d’approvisionnement mondiales.	
Liaisons de transport intérieur et commerce international entre l’Europe et l’Asie	<ul style="list-style-type: none"> Plus grande rapidité de la livraison de marchandises entre l’Europe et l’Asie en empruntant les liaisons de transport intérieur qu’en empruntant les transports maritimes ; et Partenaires commerciaux situés le long des itinéraires intérieurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Coût du transport de marchandises plus élevé sur les itinéraires de transport intérieur qu’en empruntant les transports maritimes ; et Lenteur du développement du marché des transitaires, des intégrateurs de fret, des entreprises logistiques de type 3PL et des autres acteurs du marché qui facilitent le commerce et le transport (et absence de base juridique régissant leurs activités). 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation du volume de marchandises soumises à des contraintes de temps en transit sur les itinéraires intérieurs ; et Augmentation du volume de marchandises en transit sur les itinéraires intérieurs partant de régions chinoises enclavées (notamment de Chine occidentale et centrale). 	<ul style="list-style-type: none"> Déplacement plus marqué/possible des capacités de production de la Chine vers l’Asie du Sud-Est, qui privilégie les transports maritimes ; Ralentissement possible de la croissance dans les économies asiatiques à croissance rapide ; Renforcement de la tendance mondiale au protectionnisme économique ; Croissance continue de l’efficacité du transport aérien international et de la logistique du fret aérien ; et Croissance des flux de transport le long de la route de navigation du Nord au profit du transport de conteneurs, rendant le transport maritime plus compétitif.
Infrastructure du projet LTEA	<ul style="list-style-type: none"> Capacités inutilisées sur certaines parties des axes ferroviaires allant d’est en ouest et du nord au sud ; Fait que les axes Europe-Asie sont des parties intégrantes et des prolongements physiques des réseaux de transport transeuropéen et asiatique, des couloirs ferroviaires de l’OSJD, du couloir 	<ul style="list-style-type: none"> Niveau insuffisant des investissements en faveur du développement des infrastructures de transport dans certains pays ; Développement insuffisant des transports intermodaux et combinés (peu de services intermodaux proposés sur le marché de l’Europe et de l’Asie 	<ul style="list-style-type: none"> Projets d’infrastructure prévus ; Lancement par la Chine de l’initiative « Une ceinture-Une Route » (OBOR) ; Partenariats entre les secteurs public et privé, solutions novatrices et autres mécanismes destinés à accroître le financement 	<ul style="list-style-type: none"> Préférence pour le transport de produits de base plutôt que pour le transport par conteneur.

<i>Atouts-faiblesses-opportunités-menaces</i>				
<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>	
<i>Question</i>	<p><i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être renforcés par :</i></p>			
	<p>TRACECA, du couloir de transport international Nord-Sud, du couloir de transport international Via-Carpatia, du couloir routier international Europe-Chine occidentale et des autres couloirs et réseaux concernés qui revêtent une grande importance pour les transports entre l'Europe et l'Asie ; et</p> <ul style="list-style-type: none"> • Activités en cours dans le cadre de projets et d'initiatives internationaux mis en œuvre par des OIG et des ONG afin de développer les infrastructures et d'améliorer l'efficacité des liaisons de transport Europe-Asie. 	<p>continentales) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre insuffisant de centres logistiques tout au long des itinéraires ; et • Lenteur de la modernisation des infrastructures des points de passage des frontières. 	<p>des infrastructures du projet LTEA ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intensification possible du développement coordonné de certains axes Europe-Asie (tels que les couloirs de l'OSJD prévus dans le cadre des plans complexes élaborés par le Comité de l'OSJD) ; • Élimination des goulets d'étranglement et des tronçons manquants ; • Meilleure coordination par les pouvoirs publics des pays du projet LTEA des programmes et des projets liés aux infrastructures ; et • Développement avancé des infrastructures ferroviaires et logistiques et des ports secs afin d'améliorer l'efficacité du transport de conteneurs. 	<p>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être menacés par :</p>
Harmonisation et facilitation des procédures sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie	<ul style="list-style-type: none"> • Participation de la plupart des pays du projet LTEA à la mise en œuvre d'accords internationaux et de conventions des Nations Unies essentiels, dont la Convention CMR, la Convention TIR et la Convention sur l'harmonisation, et à l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC. 	<ul style="list-style-type: none"> • Non-adhésion de certains pays du projet LTEA aux conventions internationales ou aux accords des Nations Unies ; • Insuffisance de la coordination et de l'harmonisation internationales concernant les procédures de passage des frontières ; • Affaires de corruption sur certaines liaisons routières entre l'Europe et l'Asie ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrée en vigueur de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, en 2017 ; • Début de l'utilisation des carnets TIR au Pakistan ; • Adhésion de la Chine à la Convention TIR ; • Entrée en vigueur et mise en œuvre de nouveaux accords régionaux sur les transports (notamment l'Accord de l'Organisation de Shanghai pour la 	<ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance constante, dans certains pays du projet LTEA, de la mise en œuvre des programmes et initiatives internationaux se rapportant à la facilitation et à l'harmonisation des transports, du transit et des procédures de passage des frontières.

<i>Atouts-faiblesses-opportunités-menaces</i>			
<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>
<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être renforcés par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être affaiblis par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre devraient tirer avantage de :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être menacés par :</i>
	<ul style="list-style-type: none"> Absence de gestion entièrement électronique des documents et des procédures de transport et douaniers, notamment de systèmes de prédéclaration ; et Ressources institutionnelles et humaines limitées. 	<p>coopération et l'Accord intergouvernemental sur les transports routiers dans le réseau de la Route d'Asie) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> Création de l'Union économique eurasiennne en 2014 et mise en œuvre de politiques coordonnées (convenues) dans le domaine des transports par les États membres de l'Union, accompagnée de l'établissement progressif d'un espace de transport unique et d'un marché commun de services de transport ; Diffusion des meilleurs modèles et décisions dans les domaines du commerce et des transports internationaux et du franchissement des frontières (manuel commun de la CEE et de l'OSCE sur les meilleures pratiques aux points de passage des frontières, normes de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), SafeTIR, système de déclaration électronique préalable TIR (TIR-EPD), etc.) ; Mise en place de nouvelles formes de coopération bilatérale et multilatérale entre les pays du projet LTEA dans le domaine des transports ; et Développement renforcé des activités de transit et des services logistiques de haut niveau 	

<i>Atouts-faiblesses-opportunités-menaces</i>				
<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>	
<i>Question</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être renforcés par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être affaiblis par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre devraient tirer avantage de :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être menacés par :</i>
		(externalisation à des tierces parties (3PL) et au-delà).		
Trains-blocs de conteneurs	<ul style="list-style-type: none"> Services réguliers de trains-blocs de conteneurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Forte concurrence du secteur du transport par navires de ligne et tarifs peu élevés qui y sont pratiqués ; Difficultés à harmoniser les tarifs pratiqués par les exploitants ferroviaires pour le transport de conteneurs entre l'Europe et l'Asie ; Lente amélioration de la qualité des services de transport et des services logistiques le long des couloirs de transport Europe-Asie compte tenu de la qualité de ces services dans les transports maritimes ; Nombre insuffisant de centres logistiques intermodaux sur les axes Europe-Asie ; et Retour à vide des conteneurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Capacité croissante d'utilisation de trains-blocs de conteneurs entre l'Europe et l'Asie grâce à l'action d'OIG et d'ONG (en particulier l'OSJD et le CCTT) et d'entreprises de transport ; Augmentation du volume de marchandises transportées par conteneur qui sont soumises à des contraintes de temps en transit sur les itinéraires intérieurs ; Amélioration du réseau de transport et de la logistique dans la région concernée par le projet Europe-Asie en raison de la mise en œuvre de certains projets d'infrastructure ; Promotion de projets concernant les trains-blocs et commercialisation des services correspondants sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie ; et Augmentation proportionnelle des services de trains-blocs programmés. 	<ul style="list-style-type: none"> Persistance de la préférence pour le transport des produits de base plutôt que pour le transport par conteneur ; Croissance constante de l'efficacité du transport aérien international et de la logistique du fret aérien ; Maintien de tarifs élevés pour les conteneurs sur les liaisons de transport intérieur, les rendant moins compétitives que les itinéraires maritimes ; et Croissance des flux de circulation le long de la route de navigation du Nord au profit du transport de conteneurs, rendant le transport maritime plus compétitif.
Transport routier et connectivité entre l'Europe et l'Asie	<ul style="list-style-type: none"> Réseau routier existant ; Importance du rôle du transport routier dans les échanges commerciaux entre pays voisins sur les liaisons de transport intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Existence d'obstacles physiques et autres tout au long des liaisons de transport intérieur Europe-Asie, entravant les opérations de transport, notamment : procédures 	<ul style="list-style-type: none"> Progrès en cours dans la modernisation et la rénovation des infrastructures de transport routier et création de nouveaux couloirs routiers (notamment les couloirs 	<ul style="list-style-type: none"> Persistance de la limitation et des restrictions de l'accès au marché imposées aux transporteurs routiers par des accords bilatéraux et régionaux relatifs aux transports

<i>Atouts-faiblesses-opportunités-menaces</i>			
<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>
<i>Question</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être renforcés par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être affaiblis par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre devraient tirer avantage de :</i>
<p>Europe-Asie ; et</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importance du rôle du transport routier pour les PME dans les échanges commerciaux Europe-Asie. 	<p>de contrôle longues entraînant des retards aux points de passage des frontières ; absence de « guichet unique » pour les procédures de passage des frontières ; nombreuses vérifications de la cargaison tout au long du trajet ; obligation de recourir au convoi pour le trafic en transit ; changements fréquents des restrictions et des procédures sanitaires et phytosanitaires ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence de gestion entièrement électronique des documents et procédures de transport et douaniers ; • Permis de transit et limitation des contingents de permis de transit ; • Formalités de visa pour les conducteurs ; • Points de passage des frontières, ports secs et centres logistiques en nombre insuffisant pour les transports routiers ; et • Nombre insuffisant d'infrastructures secondaires et de services routiers le long des axes routiers Europe-Asie (problèmes de sécurité routière). 	<p>« Europe-Chine occidentale » et Chine-Mongolie-Russie, les itinéraires de l'Organisation de Shanghai pour la coopération, l'autoroute périphérique de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN) et le couloir de transport international Via-Carpatia ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargissement géographique du régime TIR (adhésion du Pakistan et de la Chine) ; • Nouvelles possibilités découlant de la mise en œuvre des instruments électroniques (e-CMR et e-TIR) ; • Entrée en vigueur et mise en œuvre de nouveaux accords régionaux dont l'objectif est de faciliter les transports routiers internationaux (notamment l'Accord de l'Organisation de Shanghai pour la coopération et l'Accord intergouvernemental sur les transports routiers dans le réseau de la Route d'Asie) ; • Part croissante du transport routier dans les activités de transport longue distance entre l'Europe et l'Asie, en particulier entre l'Asie centrale, l'Iran, la Turquie et l'Union européenne, et entre la Chine et ses voisins ; et 	<p>routiers ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Persistance des restrictions dans le domaine des opérations de transport routier entre la Chine et les autres pays ; et • Augmentation de la circulation et des embouteillages à proximité des grandes villes le long des axes routiers Europe-Asie.

<i>Atouts-faiblesses-opportunités-menaces</i>				
<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>	
<i>Question</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être renforcés par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être affaiblis par :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre devraient tirer avantage de :</i>	<i>Le développement des liaisons LTEA et la poursuite de leur mise en œuvre peuvent être menacés par :</i>
Régimes juridiques universels	<ul style="list-style-type: none"> Existence de bonnes pratiques internationales en matière de création de régimes juridiques et de procédures administratives nationales destinés à faciliter les transports ; et Existence de mesures visant à faciliter le commerce et le transit afin d'améliorer le transport multimodal de marchandises entre l'Europe et l'Asie. 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de procédures administratives et douanières harmonisées dans certains pays du projet LTEA dans le domaine du commerce international. 	<ul style="list-style-type: none"> Participation croissante des PME aux échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie. Recours croissant aux lettres de voiture/factures uniformisées dans les transports empruntant les liaisons intérieures aux échelons régional ou mondial, et au titre de transit international proposé dans le cadre de la livraison multimodale de marchandises ; Élargissement du régime juridique universel CIM/SMGS sur les axes ferroviaires Europe-Asie, et développement des transports routiers sous le couvert des lettres de voiture CMR et des carnets TIR le long des axes routiers Europe-Asie ; et Création en 2016 d'un groupe d'experts du titre de transit international dans le cadre du Partenariat mondial pour le transport durable. 	<ul style="list-style-type: none"> Éventuelles complications (comme l'instabilité politique) susceptibles de retarder l'harmonisation des régimes juridiques.
Réformes des chemins de fer dans certains pays du projet LTEA	<ul style="list-style-type: none"> Existence de bonnes pratiques en matière de réforme ferroviaire. 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de dispositions juridiques qui pourraient permettre aux entrepreneurs privés de mettre en place des services ferroviaires compétitifs. 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un marché compétitif du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. 	<ul style="list-style-type: none"> Éventuelles complications susceptibles de retarder la mise en œuvre des réformes ferroviaires.

B. Chapitre V – Conclusions et recommandations

31. Le tableau ci-dessus (éléments de l'analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces) met en évidence la nécessité de recenser les solutions et les dispositifs les plus efficaces auxquels les États, les OIG et les ONG internationales et les entreprises pourraient recourir pour développer les liaisons LTEA. Les présentes recommandations ont été élaborées en tenant compte du fait que le développement des systèmes de transport intervient dans des conditions qui varient selon les pays et les régions situés tout au long des liaisons de transport intérieur Europe-Asie.

32. Les présentes recommandations ont pour objet de proposer des manières de mettre en valeur le plus efficacement possible les liaisons de transport intérieur Europe-Asie aux échelons national et international, et au niveau du secteur privé, en transposant les dispositions des politiques dans des initiatives susceptibles de conduire à l'adoption par les États, les OIG, les ONG et les entreprises de mesures qui puissent leur permettre d'exploiter les avantages créés par ces importants moyens d'action.

1. Politique des transports

33. La priorité devrait être accordée à l'instauration de politiques des transports fondées sur les bonnes pratiques reconnues au niveau international et à la mise en œuvre d'initiatives de coopération bilatérale et internationale pour favoriser la poursuite du développement des liaisons de transport intérieur Europe-Asie.

Tableau 2

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

1. Poursuivre les activités menées dans le cadre du projet LTEA en coordonnant cette action avec d'autres initiatives partageant les mêmes orientations (CEE, CESAP, Programme spécial des Nations Unies pour les économies et pays d'Asie centrale (SPECA), OSJD, OCE, Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT), Union internationale des chemins de fer (UIC), IRU et Partenariat mondial pour le transport durable, entre autres), afin de renforcer l'efficacité des liaisons terrestres Europe-Asie :

- Mettre en œuvre au niveau national les dispositions des résolutions 69/213 (« Le rôle des couloirs de transport et de transit en matière de coopération internationale et de développement durable ») et 70/197 (« Vers une coopération de tous les acteurs du secteur des transports pour la promotion de couloirs de transit multimodal durables ») de l'Assemblée générale des Nations Unies ;
- Mettre en œuvre, dans les pays asiatiques du projet LTEA, les dispositions de la Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase III (2017-2021) ;
- Participer aux projets et initiatives régionaux et internationaux mis en œuvre par les OIG et les ONG aux fins de la facilitation des liaisons terrestres Europe-Asie, du commerce, des transports et du transit (CEE, CESAP, SPECA, OSCE, OSJD, OCE, CCTT, UIC, IRU, Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale et Partenariat mondial pour le transport durable, entre autres) ;
- Élaborer des solutions pour améliorer les politiques nationales de transport, comprenant des dispositions sur le transit et le passage des frontières, avec la participation de toutes les parties prenantes concernées ; et
- Intégrer les réalisations du projet LTEA dans les projets et programmes nationaux relatifs aux transports.

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

2. Analyser et diffuser les meilleurs modèles et pratiques recensés dans le secteur du commerce et des transports internationaux (Handbook of best practices at border crossings – a trade and transport facilitation perspective (CEE-OSCE) et normes de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), entre autres) :

- Réaliser des études sur la compétitivité de la logistique et du transport en se fondant sur des méthodes reconnues au niveau international ;
- Promouvoir des politiques qui aident les entreprises nationales, en particulier les petites et moyennes entreprises, à renforcer leur participation au commerce et aux transports au niveau international ; et
- Simplifier et synchroniser les procédures de délivrance de visas et prévoir dans la mesure du possible des visas de longue durée à entrées multiples.

3. Mettre en œuvre des initiatives de coopération bilatérale et internationale entre les pays du projet LTEA dans le domaine des transports :

- Améliorer le suivi des projets de réalisation d'infrastructures, l'exécution des plans de facilitation des transports et le fonctionnement des corridors de transport ;
- Améliorer la collecte et la diffusion de données statistiques et d'autres données pertinentes sur les transports et le commerce et déployer une approche harmonisée des activités de suivi et de prévision portant sur les transports et le commerce, afin de produire des prévisions fiables et couramment utilisées ;
- Collaborer à l'échange rapide de données sur le commerce et les transports entre pays voisins situés le long des axes de transport Europe-Asie ;
- Promouvoir l'harmonisation des politiques au niveau régional, en particulier dans le cadre des initiatives et programmes régionaux, afin de renforcer au niveau régional les liens de synergie, la compétitivité et les chaînes de valeur ;
- Appuyer la mise en œuvre des plans d'action nationaux qui ont pour objectif de faciliter les transports et le commerce et soutenir les comités réunissant tous les groupes de parties prenantes ;
- Participer à des initiatives en faveur du développement des liaisons LTEA, dont le projet pour la fusion du processus d'intégration eurasiennne avec le projet « Ceinture économique de la Route de la soie » ; et
- Améliorer le suivi des initiatives, programmes et projets régionaux et la coordination de haut niveau dans ce cadre.

4. Étendre la coopération dans les administrations et le secteur privé au niveau international :

- Maintenir et accroître la coordination et la coopération internationales entre les organismes et les organes nationaux responsables de l'ensemble des contrôles et des procédures aux frontières ;
- Instituer des comités nationaux de facilitation du commerce et des transports et renforcer ceux qui existent déjà, avec la participation de toutes les parties prenantes concernées ; et
- Établir un système international d'alerte rapide afin que les pays intéressés situés le long des corridors de transport puissent être informés des changements de régime administratif, des frais encourus ou des problèmes d'infrastructure, notamment.

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

5. Encourager le développement des activités de transit et des services logistiques de type 3PL et au-delà en adoptant des dispositions juridiques propices au renforcement de la concurrence dans le secteur des transports et de la logistique.
6. Faire de la réforme du secteur ferroviaire l'une des priorités :
 - Créer un marché concurrentiel du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie ;
 - Créer des conditions qui soient favorables à la mise en œuvre d'activités ferroviaires et de transit internationales entre l'Europe et l'Asie par toutes les entreprises de transport ferroviaire ;
 - Proposer des mécanismes qui permettent de modifier les tarifs ferroviaires en fonction de la situation du marché ;
 - Créer les conditions nécessaires sur le marché des secteurs voisins (tels que la fabrication de wagons) pour éviter une pénurie d'équipements et de services utilisés par les entreprises ferroviaires dans leurs activités de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie ; et
7. Élaborer des politiques de transport ayant pour objectif d'améliorer la complémentarité entre les transports routier et ferroviaire plutôt que de renforcer la concurrence entre ces deux modes de transport sur les liaisons de transport intérieur Europe-Asie et dans les arrière-pays portuaires.

Tableau 3

Recommandations s'adressant aux entreprises de transport et aux ONG*Recommandations s'adressant aux entreprises de transport et aux ONG*

1. Contribuer au renforcement de la coopération entre le secteur privé, les États et les organisations internationales :
 - Participer aux partenariats public-privé, aux activités de formation et aux projets d'échange de connaissances ;
 - Participer aux comités nationaux de facilitation du commerce et des transports ;
 - Coopérer avec les décideurs, les législateurs et les faiseurs d'opinion afin de promouvoir la mise en conformité des règlements nationaux en matière de transport avec les normes et les meilleures pratiques internationales le long des liaisons de transport intérieur Europe-Asie ; et
 - Lancer des consultations publiques sur les possibilités d'adhésion aux accords et aux conventions des Nations Unies relatifs aux transports et sur les avantages correspondants.
2. Appuyer le développement des activités de transit et des services logistiques de type 3PL et au-delà :
 - Prendre des mesures susceptibles de renforcer les compétences dans le secteur de la logistique (notamment par des activités de formation, des programmes d'éducation et des échanges de connaissances et de données d'expérience au niveau international) ; et
 - Participer à la création d'associations et d'autres structures non gouvernementales défendant les intérêts des propriétaires des marchandises, des entreprises de logistique et de transport ainsi que des transitaires, actifs dans les secteurs du transport et du commerce entre l'Europe et l'Asie.

2. Facilitation, procédures et institutions

34. Les réformes institutionnelles et la facilitation des échanges commerciaux devraient être prioritaires dans l'optique de la mise en œuvre des liaisons de transport Europe-Asie.

Tableau 4

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

1. Mettre en œuvre des mesures universelles destinées à faciliter les échanges commerciaux et le transport en transit, et instaurer le « zéro papier » pour le transport et le passage des frontières :

- Normaliser et uniformiser les documents commerciaux et de transport ;
- Encourager l'adoption des documents électroniques, l'objectif étant une gestion entièrement dématérialisée des documents nécessaires dans le cadre du transport et du transit ;
- Mettre en œuvre ou transposer à une plus grande échelle les mesures visant à faciliter les échanges commerciaux, notamment les contrôles par arrêt unique, le principe du guichet unique pour le traitement des documents ou encore les paiements électroniques ;
- Éviter de fixer des itinéraires ou des points de passage de frontières spécifiques dans le cadre du commerce et de la circulation à l'échelon international et favoriser la flexibilité tout au long des routes commerciales ;
- Éviter les dispositions discriminatoires dans les régimes de visa applicables aux conducteurs et proposer des visas de longue durée et à entrées multiples ;
- Prévenir les mesures arbitraires dérogeant aux accords internationaux relatifs au commerce et au transport ou limitant l'application de ces instruments ;
- Pour recenser les obstacles aux flux commerciaux et de trafic, utiliser des outils pratiques standard tels que le manuel « Trade and Transport Facilitation Assessment : A Practical Toolkit for Country Implementation » de la Banque mondiale ;
- Promouvoir le développement des transports routiers internationaux sous le couvert de carnets TIR dans les pays du projet LTEA ; et
- Promouvoir le développement des opérations de transport ferroviaire international réalisées avec la lettre de voiture CIM/SMGS.

2. Adhérer aux accords internationaux et aux conventions des Nations Unies relatifs aux transports et au transit et les mettre en œuvre :

- Adhérer, pour les États qui ne l'ont pas encore fait, aux conventions et accords des Nations Unies relatifs à la facilitation des transports et du transit, notamment la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) ;
- Adhérer au Protocole e-CMR et utiliser la lettre de voiture e-CMR dans le cadre des transports routiers internationaux entre l'Europe et l'Asie ;
- Promouvoir la mise en œuvre du projet de carnet électronique TIR (eTIR) ; et
- Mettre en œuvre l'accord intergouvernemental pour la création de conditions favorables au transport routier international de l'Organisation de Shanghai pour la coopération, et l'accord intergouvernemental sur les transports routiers dans le

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

réseau de la Route d'Asie signé en 2016 par la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie.

3. Utiliser les bonnes pratiques et les normes adoptées au niveau international :
 - Appliquer aux points de passage des frontières les bonnes pratiques recommandées par la CEE et l'OSCE dans leur manuel commun ; et
 - Appliquer les normes et les bonnes pratiques de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) conformément au Manuel du transit adopté en 2017.
4. Harmoniser les dispositions juridiques relatives à la facilitation des transports, du commerce et du transit dans le cadre d'accords régionaux et bilatéraux :
 - Mettre en place des solutions fondées sur les meilleures pratiques internationales en matière de coopération bilatérale et régionale et les incorporer à la législation nationale relative au commerce et au transport ;
 - Harmoniser les procédures employées dans les transports routiers internationaux et mettre en place un système de transport routier de transit ne nécessitant pas d'autorisations ;
 - Appliquer la règle des « alertes avancées » obligatoires concernant les modifications des règles, des tarifs et des procédures appliquées dans le commerce et les transports internationaux ;
 - Prévoir des procédures spéciales de contrôle simplifié pour les propriétaires de marchandises et les transporteurs ayant bonne réputation ;
 - Réserver les convois ou les escortes obligatoires aux marchandises présentant des risques élevés ;
 - Appliquer une législation qui autorise l'utilisation de véhicules routiers longs et lourds le long des principaux couloirs commerciaux et sur les itinéraires reliant les centres logistiques à l'arrière-pays ; et
 - Promouvoir des systèmes d'autorisation multilatéraux et régionaux dans le secteur des transports routiers afin d'éliminer les limites quantitatives et se concentrer sur la qualité et la sécurité dans la prestation de services de transport routier.
5. Établir des institutions et des procédures qui facilitent l'exploitation de trains-blocs de conteneurs sur de longues distances et les services et activités connexes, en promouvant un meilleur climat économique, dans lequel toutes les parties intéressées puissent recevoir une aide à l'organisation et à la gestion de trains de conteneurs sur de longues distances.
6. Mettre en œuvre des procédures susceptibles de faciliter le transit et le passage des frontières et de permettre le « zéro papier », afin d'accélérer les opérations commerciales et de transport :
 - Recenser les obstacles non physiques et évaluer leurs effets en s'appuyant sur des procédures d'évaluation comparative communes ;
 - Simplifier les formalités de visa et autres auxquelles doit se soumettre le personnel dans le cadre des activités de transport international ;
 - Supprimer dans la mesure du possible les points de contrôle intérieurs ;
 - Enregistrer et analyser les raisons de la congestion, des files d'attente et des retards aux points frontaliers ;

Recommandations s'adressant aux États et aux ONG

- Élaborer et utiliser un système d'indicateurs permettant de mesurer l'efficacité du franchissement des frontières pour évaluer les résultats des projets d'investissement et de la modification des procédures ;
 - Réduire le nombre des documents nécessaires dans le cadre des procédures d'exportation, d'importation et de transit ;
 - Mettre en place des procédures de nature à optimiser le passage des frontières en s'appuyant sur une gestion commune et sur le partage des données ; et
 - Étudier la possibilité d'introduire un standard pour l'échange de données (par exemple l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT)).
7. Tenir compte des meilleures pratiques internationales lors de la modification des lois relatives aux chemins de fer :
- Respecter les dispositions de la Déclaration commune de 2013, qui sont favorables à la création d'un régime juridique commun régissant le transport ferroviaire Europe-Asie ;
 - Coopérer à l'élaboration de conditions générales pour les transports ferroviaires Europe-Asie ;
 - Créer de la concurrence dans le secteur ferroviaire en appliquant les modèles internationaux les plus efficaces ; et
 - Envisager d'élaborer des conditions juridiques concernant l'accès des opérateurs ferroviaires étrangers au réseau national, au minimum pour l'exploitation de trains de conteneurs.

Tableau 5

Recommandations s'adressant aux entreprises de transport et aux ONG*Recommandations s'adressant aux entreprises de transport et aux ONG*

1. Aider les États à mettre en œuvre les accords internationaux et les conventions des Nations Unies relatifs au transport et au transit :
 - Formuler des recommandations, s'adressant aux États et aux autorités chargées de la coopération régionale, décrivant les manières de créer des conditions favorables aux opérations régionales de transport et de transit (parmi lesquelles l'adhésion aux accords internationaux et aux conventions des Nations Unies, et la conclusion de nouveaux accords régionaux visant à faciliter le commerce, les transports et le transit) ; et
 - Participer à la mise en œuvre des activités prévues au titre du Programme d'action de Vienne.
2. Contribuer au développement de l'utilisation des trains-blocs de conteneurs et des services et activités connexes :
 - Créer des pools de conteneurs ;
 - Mettre en œuvre des programmes de formation et des programmes d'échange de personnel entre les réseaux ferroviaires dans le domaine de l'organisation et de la promotion des trains-blocs de conteneurs ;
 - Publier des travaux de recherche présentant une analyse des réussites et des échecs dans l'exploitation des trains de conteneurs sur les liaisons intérieures ;

Recommandations s'adressant aux entreprises de transport et aux ONG

- Analyser la possibilité d'élaborer des normes minimales relatives aux services de terminaux à l'intention du personnel des dessertes terminales situées tout au long des corridors intérieurs de la région concernée par le projet Europe-Asie, lesquelles pourraient prendre la forme de recommandations ou d'un manuel de bonnes pratiques ; et
 - Améliorer la qualité des services de transport et des services logistiques, la ponctualité et la sécurité des cargaisons.
3. Appuyer la mise en œuvre de procédures et de technologies zéro papier susceptibles d'accélérer les opérations commerciales et de transport :
- Aider à recenser les obstacles non physiques et à évaluer leurs effets au moyen de procédures communes d'évaluation comparative ;
 - Fournir des données et des analyses sur les raisons de la congestion, des files d'attente et des retards aux points frontaliers ; et
 - Faciliter l'élaboration d'un document de transit unique pour le transport multimodal.

3. Infrastructures

35. Le réseau de transport du projet LTEA était presque constitué lors de l'élaboration du présent rapport et son efficacité avait été démontrée pour certaines voies commerciales et marchandises. De nombreux programmes, projets et initiatives avaient été lancés pour améliorer les infrastructures dans la région concernée. Il semblait donc justifié de concentrer l'action menée sur la coordination, la normalisation des paramètres relatifs aux infrastructures et la mise en œuvre des projets portant sur les principaux points de convergence.

Tableau 6

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG*Recommandations s'adressant aux États et aux OIG*

1. Éliminer les goulets d'étranglement et les tronçons manquants sur les itinéraires de transit et les voies commerciales intérieurs les plus prometteurs de la région concernée par le projet Europe-Asie :
- Se concentrer sur la localisation et l'élimination des goulets d'étranglement physiques manifestes ;
 - Créer des centres et des plates-formes logistiques, ainsi que des ports secs, aux nœuds des axes de transport Europe-Asie ; et
 - Moderniser les infrastructures aux points de passage des frontières.
2. Encourager la création de liens de coopération public-privé et d'autres formes de coopération tenant compte du marché et novatrices dans le cadre du financement des projets d'infrastructures :
- Élaborer les cadres politiques et réglementaires nécessaires afin de favoriser la participation du secteur privé au développement des infrastructures ;
 - Favoriser un environnement susceptible d'attirer l'investissement direct étranger dans les infrastructures ; et
 - Encourager les partenariats public-privé aux fins du développement des infrastructures des liaisons de transport intérieur du projet LTEA.

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

3. Coordonner les programmes et projets d'infrastructure en appliquant l'approche systémique des programmes de développement de l'infrastructure des transports et de la logistique dans le cadre de la coopération régionale et des groupements d'intégration économique :

- Encourager la création de modules transport-distribution et de modules industriels afin de développer les réseaux de connaissances et les liens entre les entreprises ;
- Promouvoir les économies d'échelle dans les systèmes de transport, notamment en développant le transport intermodal et en créant des ports secs et des centres logistiques ;
- Prévoir la mise en place de ports maritimes en coordination avec la création de liaisons directes avec les infrastructures situées dans l'arrière-pays ;
- Inciter les promoteurs et les opérateurs à coopérer afin de créer des sites polyvalents de distribution à grande échelle au service du commerce, des transports et du transit intérieurs et internationaux ;
- Créer des centres de distribution et des ports secs qui soient les nœuds de chaînes d'approvisionnement et qui soient axés sur le marché, l'objectif étant d'améliorer la compétitivité de l'ensemble du système établi par le projet LTEA ;
- S'employer à harmoniser les limites relatives au poids total du véhicule, aux dimensions du véhicule et à la charge par essieu tout au long des principaux itinéraires routiers de la région concernée par le projet Europe-Asie, afin que le transport routier puisse se dérouler efficacement ; et
- Continuer de perfectionner les applications du système d'information géographique (SIG) et du système mondial de navigation par satellite (GNSS), et élaborer des outils qui aident à prendre des décisions informées dans le cadre des transports et des chaînes d'approvisionnement.

4. Œuvrer en faveur du développement d'infrastructures ferroviaires et logistiques qui permettent de transporter efficacement les conteneurs, notamment en favorisant la coopération transfrontière entre les administrations chargées des infrastructures ferroviaires, afin de disposer de technologies uniformisées dans le cadre du franchissement des frontières par les trains-blocs.

5. Faire une priorité des projets d'infrastructures visant des transports efficaces en termes de temps :

- Garantir l'interopérabilité technique et opérationnelle des infrastructures ferroviaires et routières des pays voisins ;
- Encourager l'harmonisation des normes techniques ferroviaires et des limites de charge par essieu dans les transports routiers pour faciliter la connectivité régionale, dans la mesure du possible ;
- Mettre en œuvre des systèmes informatiques afin de garantir la transparence des procédures de passage des frontières, des règles douanières et de transport en transit, des règlements, ainsi que des tarifs et des droits ;
- Moderniser les points de passage des frontières en les dotant des moyens de surveillance actuels aux fins de la sécurité (scanners pour véhicules, par exemple), ainsi que des moyens et systèmes informatiques requis ; et
- Élaborer un guide de l'aménagement des points de passage des frontières traitant de points de passage de différents types et de différentes tailles, en se référant aux bonnes pratiques.

Recommandations s'adressant aux États et aux OIG

6. Incorporer dans les programmes de réforme des dispositifs efficaces de développement des infrastructures ferroviaires :

- Mettre en œuvre les pratiques optimales dans le domaine de la gestion et du développement des infrastructures ;
- Introduire dans le secteur ferroviaire une tarification des infrastructures adéquate, en accordant une attention particulière au transport intermodal ; et
- Encourager la participation du secteur privé au développement et à l'exploitation de certains éléments d'infrastructure (terminaux, centres logistiques ferroviaires, voies de chemin de fer construites et exploitées par des entreprises privées).

Tableau 7

Recommandations s'adressant aux entreprises de transport et aux ONG*Recommandations s'adressant aux entreprises de transport et aux ONG*

1. Participer à des projets de coopération entre les secteurs public et privé et à d'autres types de financement de projets d'infrastructure axés sur le marché et innovants, en renforçant la participation aux programmes nationaux et internationaux offrant une aide financière et technique dans le domaine du développement des infrastructures de transport.

2. Contribuer au développement d'infrastructures ferroviaires et logistiques permettant un transport efficace des conteneurs :

- Participer à la réalisation de centres logistiques à usages multiples équipés de terminaux intermodaux ;
- Mettre en place des équipements permettant un transfert efficace des conteneurs et d'autres éléments intermodaux aux points de changement de l'écartement ;
- Commencer à remplacer, lorsque cela est possible, le changement des boggies des trains-blocs par le transfert des conteneurs dans les gares ferroviaires où s'effectue le changement de l'écartement des essieux ; et
- Intensifier la commercialisation et la promotion des liaisons de transport intérieur Europe-Asie et des services des trains-blocs.

3. Prendre part aux projets d'infrastructures visant un transport efficace en termes de temps :

- Investir dans des projets visant à améliorer l'interopérabilité des transports maritimes et des transports ferroviaires, afin de réaliser une synergie entre ces deux modes de transport ;
- Appuyer la conception de points de passage des frontières de tailles et de types variés, en tenant compte des exemples de pratiques optimales en la matière ; et
- Adopter des systèmes de transport modernes et novateurs tels que les systèmes de transport intelligents (STI).