



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner
les tendances et l'économie des transports****Trente-cinquième session**

Genève, 5-7 septembre 2022

Point 3 f) de l'ordre du jour provisoire

Développement de réseaux ou de liaisons de transport :**Autres initiatives relatives au développement
de couloirs ou de liaisons de transport****Progrès réalisés dans la mise en œuvre des capacités
opérationnelles du couloir transcasprien et du couloir
Almaty-Istanbul****Note du secrétariat****I. Mandat et portée des travaux**

1. À sa quatre-vingt-quatrième session, en février 2022, le Comité des transports intérieurs (CTI) a pris note des actions menées actuellement pour mettre en œuvre le Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA). Il a également pris note de l'approbation par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) de l'initiative des Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien d'élaborer et de mettre en œuvre un mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la Route 3 du Projet LTEA et un mécanisme d'examen des performances du couloir, et invité ces gouvernements et le secrétariat à lui communiquer, à sa prochaine session (février 2023), des informations actualisées sur les progrès réalisés.

2. C'est dans ce cadre que le secrétariat de la CEE organisera, conjointement avec le secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE), une table ronde d'experts sur la question, en marge de la trente-cinquième session annuelle du WP.5, qui sera chargée de faire le point sur les capacités opérationnelles du réseau ferroviaire du couloir transcasprien et du couloir Almaty-Istanbul, s'agissant notamment de l'existence d'horaires et de tarifs fiables convenus à l'échelle des couloirs, ainsi que de l'efficacité des postes frontière sur l'itinéraire. La table ronde d'experts réunira des hauts responsables des chemins de fer et des douanes des pays situés le long des deux couloirs et devrait déboucher sur une liste de mesures prioritaires à prendre afin d'harmoniser les tarifs, les services et les horaires existants et pour éliminer les obstacles et goulets d'étranglement physiques et non physiques déjà recensés.



3. Le présent document a été établi par le secrétariat avec l'aide d'un expert régional du développement des couloirs de transport¹, qui a recueilli, avec le soutien du secrétariat de l'OCE, des données et informations pour chacun des couloirs, en s'appuyant sur un réseau de coordonnateurs nationaux des chemins de fer, des transports et des douanes dans les pays situés le long des deux couloirs. Certaines des données reçues sont incomplètes et devront faire l'objet d'un suivi, et certains pays ont indiqué qu'ils avaient besoin de plus de temps pour présenter leurs données dans le format requis. À cet égard, le secrétariat prévoit de poursuivre les consultations et la collecte d'informations tout au long de l'été, avec l'aide de l'expert régional, et d'élaborer, pour la prochaine session du WP.5, un document informel supplémentaire dans un double but : i. compiler des ensembles de données complets et actualisés pour tous les pays situés sur les deux couloirs ; ii. préparer un ensemble de documents visuels, sous forme de cartes, graphiques et diagrammes, mettant en avant le potentiel des deux couloirs de transport².

II. Vue d'ensemble de l'évolution du commerce et des transports entre l'Europe et l'Asie et de ses effets sur le couloir transcaspien et le couloir Almaty-Istanbul

A. Accroissement constant du volume des échanges

4. En 2021, le volume des échanges entre l'Europe et l'Asie a atteint son niveau le plus élevé sur vingt ans, soit 3 100 milliards de dollars des États-Unis. Dans l'ensemble, la balance commerciale entre l'Europe et l'Asie est déséquilibrée, les importations dépassant les exportations à hauteur de 486 milliards de dollars. La Chine est le troisième partenaire commercial de l'Union européenne (UE) pour les exportations de biens et son principal partenaire pour les importations. Les données commerciales³ font apparaître un accroissement constant des échanges commerciaux entre l'Union européenne et la Chine au cours des cinq dernières années⁴. Ceux-ci sont passés de 680 milliards de dollars en 2017 à 980 milliards de dollars en 2021, malgré les perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale dues à la pandémie de COVID-19 ces deux dernières années. En 2021, le volume des échanges a augmenté de 22 % par rapport à 2020, avec un taux de croissance en glissement annuel supérieur à celui d'avant la pandémie.

5. L'augmentation massive du volume des échanges doit s'accompagner d'une augmentation des capacités de transport et de leur efficacité. En mai 2022, les conteneurs de marchandises acheminés par voie ferroviaire entre la Chine et l'Europe transportaient 129 500 équivalents vingt pieds (EVP)⁵, soit un accroissement de 13,3 % du volume quotidien moyen, ce qui montre que, malgré la guerre en Ukraine et les restrictions dues à la COVID-19 dans les principaux centres d'échanges commerciaux d'Asie, la demande de trains de conteneurs a continué de croître. Toutefois, les volumes du couloir Nord pourraient baisser encore en cas d'interdiction faite aux trains en transit vers l'Union européenne empruntant cet itinéraire de traverser le territoire de la Fédération de Russie.

¹ M. R. Devadze, du Ministère de l'économie et du développement durable de la Géorgie.

² Les futurs débats s'appuieront sur des documents de travail existants, intitulés « Contributions des groupes de travail pertinents de la CEE sur la mise en œuvre opérationnelle des couloirs internationaux » (ECE/TRANS/WP.5/2020/1) et « Propositions et observations des États membres de la CEE sur la poursuite de la mise en place des liaisons de transport Europe-Asie » (ECE/TRANS/WP.5/2021/1).

³ Source : Centre du commerce international (CTI) (Trade Map). Disponible à l'adresse suivante : www.trademap.org.

⁴ UE + RU.

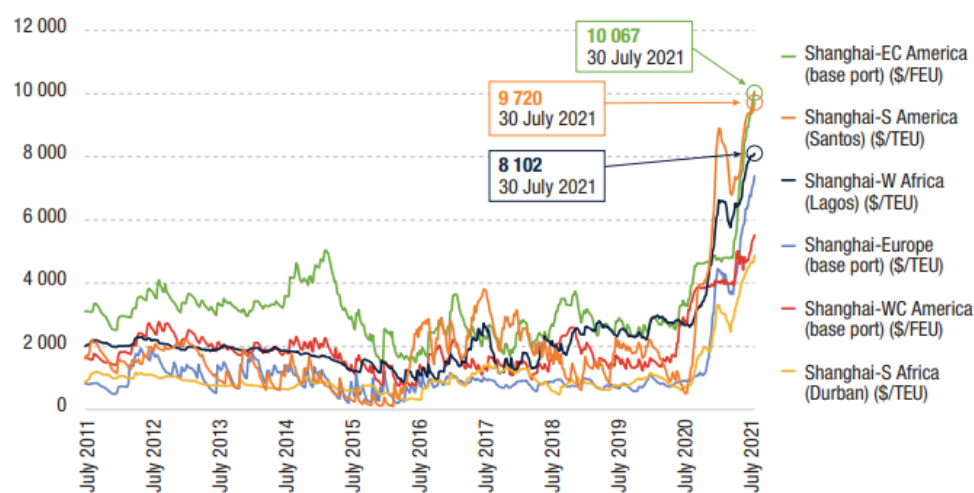
⁵ Source : Conseil des affaires d'État de la République populaire de Chine (juin 2022), disponible à l'adresse suivante : https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202206/01/content_WS62975628c6d02e533532b97f.html (dernière consultation le 27 juin 2022).

6. Le commerce entre l'Union européenne et la Chine n'est pas en équilibre. En 2021, par exemple, l'Union européenne a importé des marchandises en provenance de Chine d'une valeur d'environ 700 milliards de dollars, contre 280 milliards de dollars d'exportations. La circulation asymétrique des trains de conteneurs entre l'Europe et la Chine reflète le déséquilibre commercial. En 2021, pour chaque train de conteneurs en direction de l'Europe, quatre trains quittaient l'Europe en direction de la Chine. Cette situation pèse sur la structure des coûts des services de transport, car faire circuler des trains vides augmente les coûts d'exploitation globaux.

B. La flambée des prix du transport maritime accroît l'attrait des transports intérieurs

7. L'augmentation des prix du transport de conteneurs de marchandises par voie maritime complique encore le commerce international entre l'Europe et l'Asie. À titre d'exemple, en 2018, le coût du transport maritime de la Chine vers la Turquie était d'environ 2 000 à 2 500 dollars par conteneur, contre 14 000⁶ dollars actuellement, soit un tarif sept fois plus élevé pour les propriétaires du chargement et les entreprises de logistique. La hausse des prix a été exacerbée par la congestion⁷ des ports, due principalement à la pénurie de main-d'œuvre nécessaire pour effectuer les opérations en temps voulu. En 2021, les trains de marchandises entre la Chine et l'Europe ont effectué plus de 15 000 voyages⁸, soit une augmentation de 22 % par rapport à l'année précédente. À titre de comparaison, avant que les prix du transport maritime ne commencent à grimper en flèche, le nombre de trajets annuels par voie ferroviaire ne s'élevait qu'à 8 225. Rapportés à la capacité des conteneurs, ces mouvements représentent 1,46 million d'EVP, soit une augmentation de 29 % en glissement annuel. Cela explique clairement pourquoi les parties prenantes cherchent à diversifier les moyens de transport qu'elles utilisent, en ayant recours au transport ferroviaire en plus du transport maritime pour faire face aux fluctuations imprévisibles des prix des liaisons maritimes.

Figure I
Historique des prix du transport maritime entre Shanghai et l'Europe



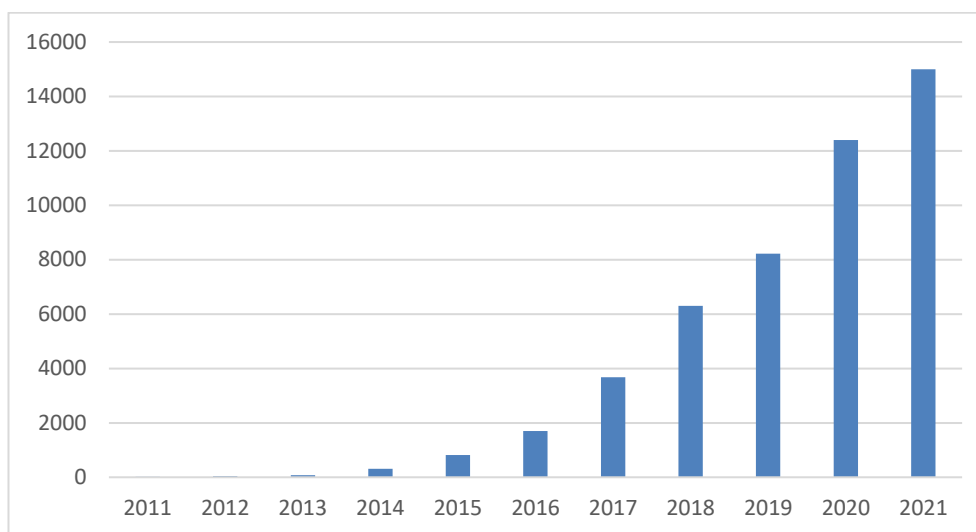
Source : CNUCED, 2022

⁶ Source : Searates par DP World (2022), disponible à l'adresse suivante : www.searates.com (dernière consultation le 25 juin 2022).

⁷ Source : CNN Business (juin 2021), disponible à l'adresse suivante : <https://edition.cnn.com/2021/06/17/business/china-ports-global-supply-chain-intl-hnk/index.html> (dernière consultation le 26 juin 2022).

⁸ Source : Conseil des affaires d'État de la République populaire de Chine (janvier 2022), disponible à l'adresse suivante : https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202206/01/content_WS62975628c6d02e533532b97f.html (dernière consultation le 25 juin 2022).

Figure II
Voyages de trains de marchandises entre la Chine et l'Europe



Source : New Silk Road Discovery (2022)⁹

C. Pénurie de conteneurs

8. La disponibilité des conteneurs est un autre facteur ayant une incidence sur le transport intercontinental et, partant, sur les prix et le temps de transit. Elle est moindre ces dernières années¹⁰. La pénurie de conteneurs est ainsi apparue dans le sillage immédiat de la pandémie de COVID-19, qui a entraîné la suspension des activités de nombreuses usines et industries manufacturières en Asie. Les ports n'ont pas été en mesure de fonctionner à leur niveau de capacité habituel, en raison de la réduction de la main-d'œuvre due à l'imposition de règles strictes qui ont contraint le personnel à se mettre en quarantaine ou à s'auto-isoler. Cela a augmenté le temps nécessaire au déchargement à terre des navires transportant des conteneurs vides. De plus, alors qu'il était courant avant la pandémie d'expédier d'Europe en Asie des bateaux chargés de conteneurs vides, cette pratique a cessé pendant la pandémie. Fin 2020, les usines asiatiques ont repris leurs activités, ce qui a fait remonter la demande de conteneurs, à laquelle l'offre n'était pas en mesure de répondre. La pénurie de conteneurs a touché aussi bien le transport maritime que le transport ferroviaire, mais les activités de transport de conteneurs par rail étaient mieux planifiées que celles du transport maritime. Ces éléments, ainsi que d'autres facteurs, ont poussé les parties prenantes à explorer des moyens de diversifier leurs chaînes d'approvisionnement et les a amenées à considérer le secteur ferroviaire comme une solution de substitution prometteuse pour le transport intercontinental.

III. Possibilités de diversification des itinéraires de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie

9. Il existe plusieurs couloirs de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie, qui connaissent un niveau de développement variable. Ces dix dernières années, le gros des échanges a été transporté par chemin de fer de l'Asie vers l'Europe et vice-versa sur le couloir Nord et sur le couloir transsibérien, depuis la Chine (République populaire de) vers la

⁹ Source : New Silkroad Discovery (2022), disponible à l'adresse suivante : https://www.newsilkroaddiscovery.com/how-much-pressure-is-the-china-europe-freight-train-under-from-the-ukraine-crisis/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=how-much-pressure-is-the-china-europe-freight-train-under-from-the-ukraine-crisis (dernière consultation le 26 juin 2022).

¹⁰ Source : Hillebrand (2022), disponible à l'adresse suivante : <https://www.hillebrand.com/media/publication/where-are-all-the-containers-the-global-shortage-explained> (dernière consultation le 26 juin 2022).

Fédération de Russie, en passant par le Kazakhstan ou la Mongolie, puis vers le Bélarus et les États membres de l'Union européenne.

10. Ces dernières années, les pays situés sur le couloir transcaspéen et sur le couloir Almaty-Istanbul soutenu par l'OCE sont parvenus à la conclusion qu'il fallait déployer plus d'efforts et s'accorder sur la mise en place de mesures coordonnées à l'échelle des couloirs pour exploiter le potentiel de ceux-ci et répondre pleinement aux exigences des chaînes d'approvisionnement modernes (fiabilité, sécurité et service à la clientèle), ainsi que pour garantir la durabilité environnementale et climatique. À cet égard, dans le cadre du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien ont entrepris, en coopération avec le secrétariat du WP.5, d'élaborer et de mettre en œuvre progressivement un mécanisme de gestion de la coordination du couloir de la Route 3 des liaisons de transport Europe-Asie et un mécanisme d'examen des performances de ce couloir¹¹.

Carte 1

Itinéraire Kazakhstan-Azerbaïdjan-Géorgie-Türkiye¹²



Source : Middle Corridor Association (2022).

11. Ci-dessous, l'analyse des points forts, des points faibles, des possibilités et des risques (analyse SWOT) pour le couloir transcaspéen fournit une évaluation de la situation actuelle le long de l'itinéraire 3 du projet LTEA¹³.

Points forts	Points faibles
Forte détermination des États à améliorer les flux de marchandises et à en attirer de nouveaux	Nombre insuffisant d'intervenants actifs le long du couloir, absence d'un organisme efficace de coordination, facilitation et intégration
Nombreuses initiatives internationales en cours	Absence d'entité centralisée assurant le transport de marchandises tout le long de l'itinéraire 3 du projet LTEA (les clients devraient pouvoir communiquer du début à la
Réalisation de projets d'infrastructure à fort potentiel, par exemple :	

¹¹ Source : CEE, Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (2021), disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP5-2021-01f.pdf> (dernière consultation le 26 juin 2022).

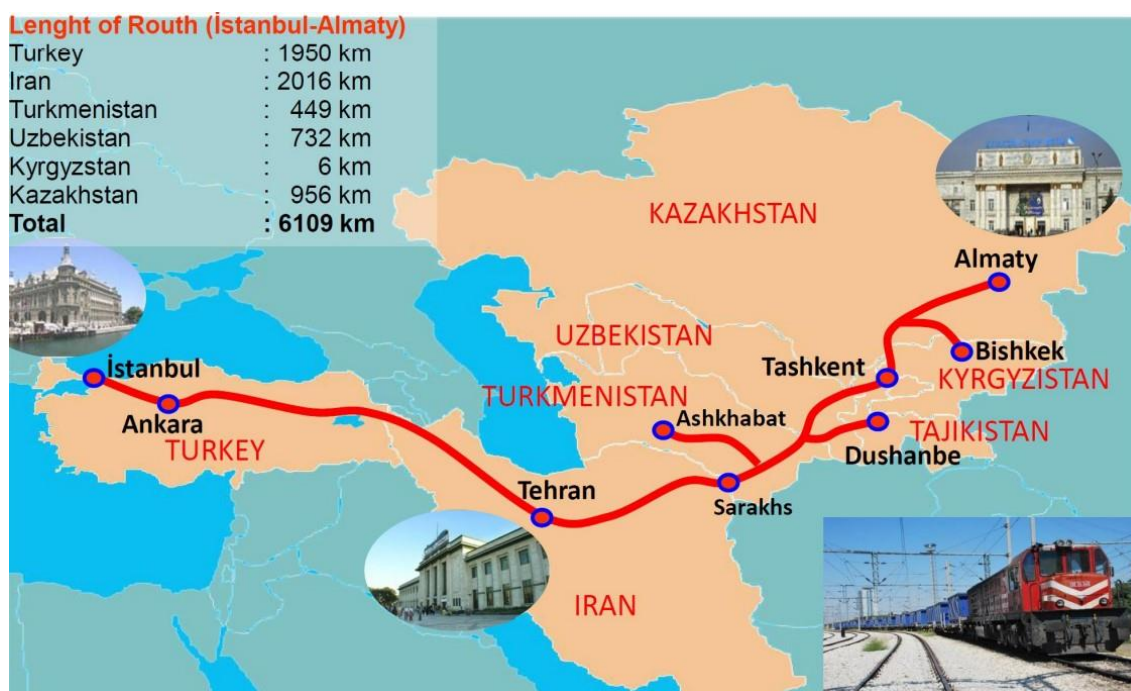
¹² Source : Middle Corridor Association (2022), disponible à l'adresse suivante : <https://middlecorridor.com/en/> (dernière consultation le 26 juin 2022).

¹³ Source : Étude réalisée par le cabinet de consultants Roland Berger pour l'Union internationale des chemins de fer (UIC), sur les couloirs central et méridional de la Route de la soie (Paris, avril 2021) et rapport sur la phase III du projet LTEA de la CEE.

<i>Points forts</i>	<i>Points faibles</i>
<ul style="list-style-type: none"> • En Azerbaïdjan et en Géorgie : ports maritimes (en eau profonde) de Bakou et de Poti • En Türkiye : doublement de la ligne ferroviaire Plovdiv-Istanbul, et projets d'amélioration du passage de frontière Svilengrad-Kapikule en Bulgarie • Programme de développement de lignes ferroviaires à grande vitesse reliant, par exemple, Istanbul à Edirne et Ankara à Izmir 	<p>fin avec une seule entité, et non avec trois ou quatre transporteurs)</p> <p>Services ferroviaires à horaires fixes limités (il faut fournir des services réguliers, fiables et efficaces pour gagner la confiance des clients)</p> <p>Services de transbordeurs limités et sans horaires fixes</p> <p>Problèmes d'interopérabilité, régimes douaniers et de consignation différents, écartement des voies différent</p> <p>Trop d'initiatives et d'actions internationales ou régionales, parfois concurrentes et manquant de coordination</p> <p>Manque de données numérisées et d'harmonisation CIM/SMGS, qui complique les processus</p>
<i>Possibilités</i>	<i>Risques</i>
<p>Plus grande reconnaissance du rail comme moyen de transport écologiquement durable, ce qui donne un nouvel élan au secteur</p> <p>Volonté des pays situés le long des couloirs de développer ces derniers</p> <p>Fort potentiel de demande de la part des pays desservis et pour certaines catégories de marchandises</p> <p>Progrès rapides à attendre de l'harmonisation et de l'informatisation des formalités douanières et des documents de transport</p>	<p>Avantage pour les autres itinéraires du projet LTEA en ce qui concerne la durée d'acheminement, les coûts, la fiabilité et la complexité</p> <p>Transfert d'une partie de la demande de l'itinéraire 3 du projet LTEA vers d'autres itinéraires en raison d'un certain manque d'efficacité</p> <p>Harmonisation et informatisation des formalités douanières et des documents de transport pour éviter les problèmes d'efficacité</p> <p>Subventions chinoises principalement destinées aux couloirs du Nord pour le moment</p> <p>Absence d'approche collective à l'échelle de l'ensemble du couloir (beaucoup de pays essaient individuellement d'attirer des volumes plus importants de marchandises)</p>

12. Un deuxième couloir est examiné dans le cadre du présent document, à savoir le couloir Almaty-Istanbul, qui traverse le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran et la Türkiye (carte 2) et bénéficie de l'appui du secrétariat de l'OCE. Contrairement à l'itinéraire 3 du projet LTEA, il s'agit d'un itinéraire unimodal, par voie ferrée, qui parcourt les deux continents. Cette liaison, par l'Ouzbékistan, mesure 1 000 km de moins que la route dite Kazakhstan-Turkménistan-Iran, qui contourne l'Ouzbékistan.

Carte 2

Itinéraire Kazakhstan-Ouzbékistan-Turkménistan-Iran-Türkiye

Source : RAI (2020), disponible à l'adresse suivante : https://uic.org/IMG/pdf/a_nazari-rai.pdf (dernière consultation le 26 juin 2022).

IV. Performances logistiques du couloir transcaspien et du couloir Almaty-Istanbul

13. On peut utiliser l'indice de performance logistique (LPI) de la Banque mondiale pour évaluer les capacités de gestion du transport international de marchandises des pays situés le long des deux couloirs. Il s'agit du résultat d'un processus d'évaluation en six étapes portant sur : a) les douanes (l'efficacité des processus de dédouanement) ; b) l'infrastructure (la qualité des infrastructures commerciales et de transport) ; c) les expéditions internationales (la facilité à obtenir des prix compétitifs pour ces expéditions) ; d) la compétence logistique (la compétence et la qualité des services logistiques – camionnage, transit et courtage en douane) ; e) le suivi et le traçage (la capacité de suivre et de localiser les envois) ; et f) le respect des délais (la fréquence à laquelle les envois atteignent leur destinataire dans les délais fixés ou prévus). En 2018, la Türkiye est arrivée en tête du groupe des huit pays situés le long des deux couloirs, avec un classement général de 47 selon le LPI. Le Turkménistan occupait la septième place avec un classement général de 126. Les données relatives à l'Azerbaïdjan ne sont toutefois pas incluses dans le LPI 2018 de la Banque mondiale (voir le tableau 1). Les grandes différences existant entre les indices LPI des huit pays montrent à quel point les normes en matière de logistique varient d'un pays à l'autre et font ressortir la nécessité de mener des efforts d'harmonisation et de coordination pour améliorer la connectivité le long des deux couloirs.

Tableau 1

LPI¹⁴ de 2018 pour les pays se trouvant sur les couloirs reliant le Kazakhstan à la Türkiye

Pays	Classement selon le LPI	Score LPI	Douanes	Infrastructure	Expéditions internationales	Compétences logistiques	Suivi et traçabilité	Respect des délais
Türkiye	47	3,15	2,71	3,21	3,06	3,05	3,23	3,63
Iran (République islamique d')	64	2,85	2,62	2,77	2,76	2,84	2,77	3,36

¹⁴ Chaque composante du LPI est notée de 1 à 5, 1 correspondant à un niveau très faible et 5 à un niveau très élevé.

<i>Pays</i>	<i>Classement selon le LPI</i>	<i>Score LPI</i>	<i>Douanes</i>	<i>Infrastructure</i>	<i>Expéditions internationales</i>	<i>Compétences logistiques</i>	<i>Suivi et traçabilité</i>	<i>Respect des délais</i>
Ukraine	66	2,83	2,49	2,22	2,83	2,84	3,11	3,42
Kazakhstan	71	2,81	2,66	2,55	2,73	2,58	2,78	3,53
Ouzbékistan	99	2,58	2,10	2,57	2,42	2,59	2,71	3,09
Géorgie	119	2,44	2,42	2,38	2,38	2,26	2,26	2,95
Turkménistan	126	2,41	2,35	2,23	2,29	2,31	2,56	2,72

Tableau 2

Indice LPI du couloir, calculé selon la moyenne des indices LPI des pays membres

<i>Couloir</i>	<i>LPI moyen</i>
Couloir transcaspien	2,81
Couloir Almaty-Istanbul	2,76

Tableau 3

Résultats fondés sur la distance et le temps de transit pour traverser le pays

<i>Pays</i>	<i>Distance pour traverser le pays (en km)</i>	<i>Jours</i>
Kazakhstan	3 128	3
Azerbaïdjan	429	1,042
Géorgie	396	1
Türkiye	1 877	2,92

14. Il convient de noter que le temps de transit des trains de conteneurs peut varier considérablement en fonction des difficultés d'ordre opérationnel.

V. Évaluation des capacités ferroviaires

A. Couloir transcaspien et couloir Almaty-Istanbul de transport ferroviaire de marchandises (d'est en ouest)

1. République du Kazakhstan

- Longueur du réseau ferroviaire : 16 000 km¹⁵ ;
- Norme d'écartement des rails : 1 520 mm ;
- Capacité de débit : 240 000 EVP (ligne Altynkol-Aktau) ;
- Wagons de marchandises : 54 925.

15. La compagnie ferroviaire du Kazakhstan (KTZ) a construit 2 500 km¹⁶ de lignes de chemin de fer entre 2001 et 2016. Certaines des lignes à voie unique risquent de poser des problèmes de capacité à l'avenir, ce qui pourrait faire obstacle à l'accroissement des volumes et limiter la vitesse générale des trains ; des investissements supplémentaires permettraient d'atténuer ce risque. Des investissements dans des lignes passantes, dans des lignes à double voie et dans l'électrification sont envisagés. En 2017, KTZ possédait 1 732 locomotives. Au moins 78 % des locomotives électriques et 61 % des locomotives diesel sont en service depuis plus de vingt-cinq ans. Le port d'Aktau, qui est l'un des ports reliant le Kazakhstan à l'Azerbaïdjan, a une capacité de débit de 17,7 millions de tonnes. Le port de Kuryk est utilisé principalement pour les transbordeurs roulants et le transport de produits en vrac.

¹⁵ Source : KTZ (2020), disponible à l'adresse suivante : https://railways.kz/articles/for-investors/godovye_otcheti (dernière consultation le 25 juin 2022).

¹⁶ Source : CAREC – Railway sector assessment for Kazakhstan (2021).

16. La compagnie KTZ est la première à réceptionner les marchandises conteneurisées en provenance de Chine et à destination de l'Europe qui contournent le couloir Nord. En 2018, le secteur ferroviaire a pris en charge 390 millions de tonnes de marchandises, soit 10 % du volume total des marchandises acheminées par tous les modes de transport.

17. En 2017, les marchandises en transit ont représenté 5 % des volumes de fret. Le pays possède deux postes frontière ferroviaires avec la Chine, à Khorgos et à Dostyk.

18. Habituellement, les trains de conteneurs à destination de la Türkiye ou de la Géorgie sont manutentionnés à Khorgos, qui dispose de terminaux et d'équipements modernes pour le transbordement entre les trains à écartement normal et les trains à écartement large. KTZ exploite les deux lignes qui passent par ce point : la ligne Khorgos-Aktaou/Kourik, ainsi qu'une autre ligne qui relie Khorgos à Sariagach puis à l'Ouzbékistan. En 2022, un plan d'investissement de 20 milliards de dollars visant à diversifier les itinéraires de transport et de transit traversant le Kazakhstan a été annoncé¹⁷.

2. République d'Azerbaïdjan

- Longueur du réseau ferroviaire : 4 285 km ;
- Norme d'écartement des rails : 1 520 mm ;
- Capacité de débit : 20 trains de marchandises par jour.

19. Les Chemins de fer d'Azerbaïdjan (ADY) remettent actuellement en état 166 km de ligne à double voie le long du couloir nord-sud entre Sumgayit et Yalama. Ils disposent d'un parc de matériel roulant composé de 59¹⁸ locomotives électriques de ligne principale, 36 locomotives diesel de ligne principale (dont 10 nouvelles), 80 locomotives de manœuvre diesel, 4 193 wagons de marchandises (dont 3 101 nouveaux) et 9 rames automotrices électriques modernes. Bakou possède le plus grand port de la mer Caspienne, avec une capacité de manutention de 15 millions de tonnes de marchandises en vrac et 10 millions de tonnes de vrac sec. Plus de 80 % des marchandises sont acheminées en transit. En 2018, le Gouvernement a ouvert un nouveau port, Alat, à côté de Bakou, disposant d'une capacité de 15 millions de tonnes et de 100 000 EVP. Le port d'Alat est relié au réseau ferroviaire et accueille des navires collecteurs circulant sur la ligne Aktaou-Bakou. ADY a manutentionné 14 millions de tonnes de marchandises en 2018, soit 6 % de la répartition modale totale. La compagnie est un acteur majeur de l'itinéraire transcaspéen passant par le port de Bakou/Alat sur la mer Caspienne et par le point de passage ferroviaire de la frontière de Beyouk Kyasik avec la Géorgie. Elle possède une filiale, ADY Container, qui participe activement au développement du couloir dans le cadre de partenariats internationaux. En juin 2022, ADY Container a annoncé¹⁹ la mise en œuvre d'un nouveau service reliant le port de Batoumi en Géorgie et le port de Constanta en Roumanie.

3. Géorgie

- Longueur du réseau ferroviaire : 1 443 km ;
- Norme d'écartement des rails : 1 520 mm ;
- Capacité de débit : 27 millions de tonnes ;
- Wagons de marchandises : jusqu'à 4 600.

20. En 2017, la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars (BTK) a été ouverte au transport de marchandises à titre d'expérimentation. Cette ligne, qui relie l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye, a une capacité de 5 millions d'EVP par an. Actuellement, environ 85 % des travaux de construction sont terminés, mais les trains de marchandises continuent de circuler à titre

¹⁷ Source : Journal New Europe (2022), disponible à l'adresse suivante : <https://www.neweurope.eu/article/eu-kazakhstan-to-discuss-transit-strategy-and-middle-corridor-development/> (dernière consultation le 25 juin 2022).

¹⁸ Source : CAREC – Railway sector assessment for Azerbaijan (2021).

¹⁹ Source : ADY Container (2022), disponible à l'adresse suivante : <http://adycontainer.com/en/ady-container-launches-a-new-service-in-the-direction-of-batumi-europe/> (dernière consultation le 26 juin 2022).

d'essai. Les Chemins de fer géorgiens (GR) ont enregistré une croissance régulière du volume des marchandises transportées au cours des dernières années, lequel a atteint 12 millions de tonnes en 2021.

21. En 2018, les GR disposaient de 25 automotrices électriques²⁰, ainsi que de 105 locomotives électriques, 65 locomotives diesel, 5 001 wagons de marchandises et 51 voitures de voyageurs en service. En 2020, ils avaient 4 600 wagons. Une grande partie du matériel roulant de traction arrive au bout de sa durée de vie normale et il est nécessaire d'investir dans des wagons de marchandises. Les GR jouent un rôle important dans la mise en œuvre opérationnelle de l'itinéraire ferroviaire multimodal transcaspien, car les trains de conteneurs peuvent être dirigés soit vers les ports de Poti/Batoumi sur la mer Noire, où le chargement est acheminé par bateau vers l'Union européenne ou l'Ukraine, soit vers la Türkiye via la nouvelle ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars. Le port de Poti a une capacité de 550 000 EVP et le port de Batoumi une capacité de 200 000 EVP. Les Chemins de fer géorgiens ont également investi dans un projet de modernisation de la section de leur réseau qui traverse des gorges. Ce projet est achevé à 95 % et permettra de porter la capacité de débit de 27 à 48 millions de tonnes par an.

4. Türkiye

- Longueur du réseau ferroviaire : 13 022 km²¹ ;
- Norme d'écartement des rails : 1 435 mm ;
- Capacité de débit : 90 000 EVP (ligne Jambaz-Istanbul).

22. La Société nationale des chemins de fer turcs (TCDD Taşımacılık) dispose d'un réseau ferré relié à la fois au couloir transcaspien et à l'itinéraire qui traverse l'Iran d'est en ouest en direction de l'Union européenne. La Türkiye prévoit de doubler la taille de son réseau, qui passera de 13 022 km à 28 590 km d'ici à 2053. Le 8 mai 2020²², le Ministre des transports et des infrastructures de la Türkiye a inauguré l'axe ferroviaire de transport de marchandises passant par le tunnel de Marmara sous le Bosphore, qui constitue un grand pas en avant dans l'amélioration des services de transport de marchandises en transit au niveau intercontinental.

5. République d'Ouzbékistan

- Longueur du réseau ferroviaire : 4 733 km²³ ;
- Norme d'écartement des rails : 1 520 mm ;
- Wagons de marchandises : 23 000.

23. Les Chemins de fer d'Ouzbékistan, O'zbekiston Temir Yo'llari (UTY), gèrent, exploitent et entretiennent le réseau ferroviaire national. Le matériel roulant d'UTY se compose de 98 locomotives électriques de ligne principale, 82 locomotives diesel, 21 automotrices électriques et 172 locomotives de manœuvre²⁴. De nombreuses locomotives sont proches de la fin de leur durée de service. En 2018, le transport intérieur constituait près des deux tiers du transport de marchandises. Le trafic de transit représentait moins de 10 % du volume total des marchandises transportées, contre 28 % pour les importations et les exportations. UTY a réduit ses marges bénéficiaires pour concurrencer les sociétés de transport routier, ce qui a limité les fonds disponibles pour les investissements dans le développement des infrastructures et l'acquisition de matériel roulant. La compagnie ne

²⁰ Source : CAREC – Railway sector assessment for Georgia (2021).

²¹ Source : Railtech (2022), disponible à l'adresse suivante : <https://www.railtech.com/infrastructure/2022/04/12/turkey-aims-for-major-increases-in-railway-passenger-numbers-and-freight-volume/?gdpr=accept> (dernière consultation le 25 juin 2022).

²² Source : Railjournal (2019), disponible à l'adresse suivante : <https://www.railjournal.com/freight/turkey-inaugurates-domestic-freight-services-through-marmaray-tunnel/> (dernière consultation le 18 juin 2022).

²³ Source : OTY (2022), disponible à l'adresse suivante : <https://railway.uz/en/gazhk/statisticheskiedannye/> (dernière consultation le 20 juin 2022).

²⁴ Source : CAREC – Railway sector assessment for Uzbekistan (2021).

dispose pas en nombre suffisant des wagons requis sur le marché, tels que les wagons surbaissés pour le transport de conteneurs.

6. Turkménistan

- Longueur du réseau ferroviaire : 3 840 km²⁵ ;
- Norme d'écartement des rails : 1 520 mm ;
- Wagons de marchandises : 10 056.

24. En 2019, l'Agence ferroviaire turkmène (TRA) avait à sa disposition 119 locomotives diesel et 10 056 wagons de marchandises. Le parc de wagons de marchandises comprenait 2 849 wagons-citernes, 1 738 wagons-tombereaux, 1 637 wagons surbaissés, 1 358 wagons à trémie fermée, 1 143 wagons couverts et 654 wagons réfrigérants²⁶. La plupart des locomotives susmentionnées ont moins de quinze ans et seules six d'entre elles ont plus de trente ans. Cependant, en 2019, plus de 6 000 wagons avaient au moins trente ans et beaucoup d'entre eux avaient dépassé leur durée de vie économique moyenne. En 2018, le transport intérieur de marchandises représentait 74 % du volume acheminé et les marchandises en transit près de 11 %. La TRA dispose d'une liaison ferroviaire avec l'Ouzbékistan et de deux liaisons ferroviaires avec l'Iran. Elle est reliée à l'Ouzbékistan par Farab et Serakhs est un point de passage de la frontière important avec l'Iran. Il n'y a actuellement aucun trafic de conteneurs sur cet itinéraire, car aucun tarif n'a été convenu pour la liaison ferroviaire entre le Kazakhstan et la Türkiye par la ligne Farab-Serakhs. Un couloir ferroviaire Kazakhstan-Turkménistan-Iran (KTI) a été établi, le long duquel circulent des chargements.

7. République islamique d'Iran

- Longueur du réseau ferroviaire : 1 299 km ;
- Norme d'écartement des rails : 1 435 mm.

25. Les Chemins de fer de la République islamique d'Iran (RAI) disposent d'un réseau ferroviaire étendu dans la région du sud de la mer Caspienne. L'Azerbaïdjan et l'Iran (République islamique d') ont construit une voie ferrée près du point de passage frontalier Astara-Astara, mais il manque une liaison de 162,5 km entre Racht et Astara, qui permettrait d'effectuer un transport exclusivement ferroviaire entre les deux pays. L'Iran est relié au Turkménistan par deux points de passage frontaliers ferroviaires, l'un à Sarakhs, qui est utilisé pour le couloir Almaty-Istanbul par l'Ouzbékistan, et le second à Incheh Boroun, qui se trouve sur le couloir KTI. Selon les dernières informations de la RAI, l'itinéraire Almaty-Istanbul, qui passe par l'Ouzbékistan, est utilisé principalement pour le transport par wagons, mais pas pour le transport de conteneurs. Cependant, le développement du transport de conteneurs sur ce couloir suscite beaucoup d'intérêt. Le couloir KTI est quant à lui davantage utilisé pour le transport ferroviaire de conteneurs ; on y a enregistré jusqu'à 40 trains-blocs en provenance de Chine depuis 2016²⁷. Aucun des deux itinéraires passant par l'Iran (République islamique d') n'est utilisé pour le passage régulier de trains-blocs de conteneurs en provenance de Chine.

8. Ukraine

- Longueur du réseau ferroviaire : 19 800 km ;
- Norme d'écartement des rails : 1 520 mm ;
- Wagons de marchandises : 82 500.

26. Les Chemins de fer ukrainiens (Ukrzaliznytsia) sont reliés au Bélarus, à la République de Moldova, à la Pologne, à la Roumanie, à la Slovaquie et à la Hongrie, ce qui fait de l'Ukraine l'une des principales voies d'accès à l'Europe centrale et septentrionale en provenance des régions du Caucase du Sud et d'Asie centrale. La compagnie est membre de

²⁵ Source : OSJD Bulletin of Statistical Data on Railway Transport for 2020 (2020).

²⁶ Source : CAREC – Railway sector assessment for Turkmenistan (2021).

²⁷ Source : *Tehran Times* (2021), disponible à l'adresse suivante : <https://www.tehrantimes.com/news/473795/1st-Kazakhstan-Turkey-transit-train-arrives-in-Iran> (dernière consultation le 23 juin 2022).

la Middle Corridor Association. En raison du conflit actuel en Ukraine et du blocage de la mer Noire qui en résulte, il n'y a actuellement aucune activité de transbordement vers la Géorgie ou la Türkiye.

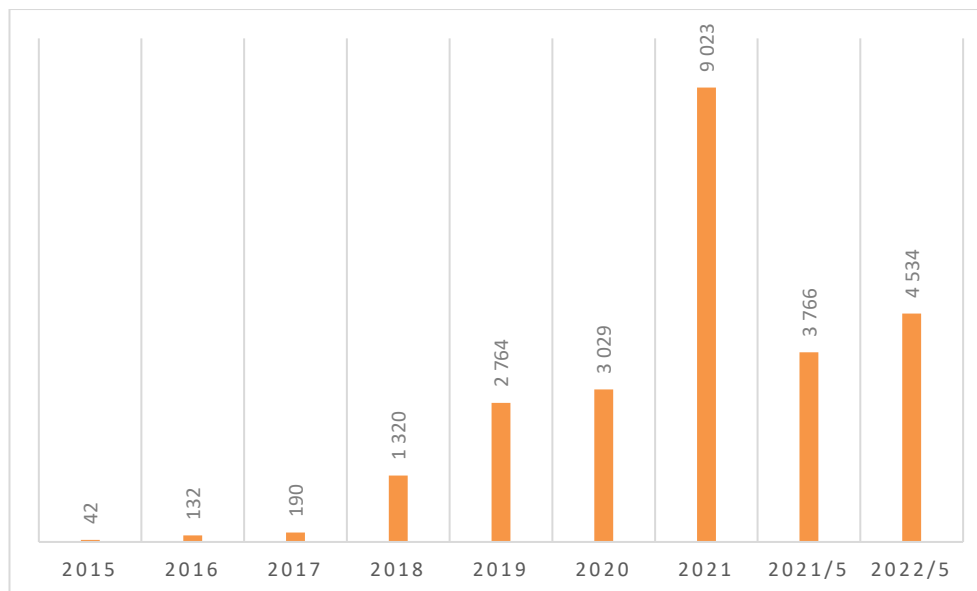
VI. Itinéraire de transport international transcaspien (couloir Médian) – situation actuelle et prochaines étapes

A. Accroissement des volumes

27. En 2014, un groupe d'exploitants ferroviaires et portuaires ainsi qu'une compagnie de transport maritime ont créé le Comité de coordination pour le développement de l'itinéraire de transport international transcaspien (TITR/couloir Médian). Il s'agissait de la première mesure concertée au niveau régional en vue de la mise en œuvre du couloir de transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie par le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye. Par la suite, une association du même nom a été créée (Middle Corridor Association), ce qui a permis à un plus grand nombre d'exploitants de ces pays de se mettre d'accord sur les tarifs et de résoudre les problèmes opérationnels. Les données statistiques révèlent un accroissement constant du trafic de conteneurs le long du couloir transcaspien par la Géorgie depuis 2015, comme le montre la figure III. En 2015, 42 EVP ont été transportés sur le couloir, et le volume a dépassé les 9 000 EVP en 2021. Cette tendance se poursuit encore en 2022, avec une croissance de 20 % au cours des cinq premiers mois par rapport à la même période l'année précédente. Même si 2021 a été une assez bonne année sur le plan de la croissance, le volume de marchandises transportées sur ce couloir ne représente qu'une fraction du volume de marchandises transportées par voie ferrée le long du couloir Nord, soit 1,46 million d'EVP.

Figure III

Conteneurs transportés sur le couloir Médian entre l'Europe et la Chine



Source : GR (2022).

28. L'intérêt accru pour l'itinéraire transcaspien est une bonne occasion pour les pays situés le long du couloir de mettre en avant son potentiel en tant que solution de remplacement fiable et compétitive au transport maritime. Cependant, des difficultés apparaissent à mesure que les volumes de conteneurs augmentent sur l'itinéraire.

B. Situation actuelle en ce qui concerne les tarifs et le transit

29. Actuellement, le coût du transport d'un conteneur de 40 pieds entre le poste frontière de Khorgos et Istanbul est d'environ 3 500 dollars (pour les conteneurs appartenant à l'expéditeur (SOC)), compte non tenu des frais de location du conteneur, qui s'élèvent à environ 2 268 dollars pour un conteneur de 40 pieds entre la Chine et l'Asie du Nord-Est vers l'Allemagne et l'Europe du Nord. Ce montant varie toutefois en fonction des conditions du marché²⁸. À titre de comparaison, ce coût est d'environ 12 000 dollars SOC pour la liaison maritime Shanghai-Istanbul²⁹. Ainsi, même lorsque l'on ajoute le coût des conteneurs au coût du transport ferroviaire, ce mode de transport reste concurrentiel par rapport au transport maritime.

30. Le temps de transit est l'un des principaux avantages concurrentiels du couloir transcaspéen. Selon les déclarations officielles, il varie entre dix et quinze jours entre la frontière Chine-Kazakhstan et la Türkiye, soit la moitié du temps de transport par voie maritime, qui est d'au moins trente jours pour la liaison Shanghai-Istanbul. Toutefois, il convient de noter que les dix à quinze jours annoncés correspondent rarement au temps réel, et que le temps de transit peut être d'une trentaine de jours, voire davantage, en raison des retards.

31. Dans l'ensemble, l'intérêt affiché pour le couloir par des sociétés privées telles que Maersk, Medlog et Nurminen Logistics, qui ont déjà commencé à effectuer des opérations de transport de conteneurs sur l'itinéraire, constitue une dynamique positive.

Tarifs, en dollars des États-Unis, et temps de transit pour le transport de conteneurs de 40 pieds³⁰

Pays	Kazakhstan*	Azerbaïdjan	Géorgie	Türkiye	Total
Tarifs minimaux	1 770	392	430	1 071	3 663
Nombre de jours minimum	4,25	1,042	1	2,92	10
Distance	3 654	429	220	1 877	6 180

* Comprend le coût du service du navire collecteur/transbordeur et le temps de transit de celui-ci.

32. Conditions :

- a) Ne comprend pas le coût de location des conteneurs ;
- b) Les prix peuvent varier en fonction des négociations.

C. Difficultés restant à surmonter

- **Absence d'horaires fixes pour les trains de conteneurs** – Bien que plusieurs trains de conteneurs passent par le couloir Médian, il n'y a pas de départ à heure fixe d'un côté comme de l'autre du couloir.
- **Absence de plateformes et de systèmes de suivi et de localisation** – Il n'existe actuellement aucune plateforme numérique commune permettant aux propriétaires des marchandises et aux autres parties prenantes d'avoir accès à des informations en temps réel, ou actualisées à intervalles réguliers, leur permettant de localiser leurs conteneurs le long du couloir. Ce problème est généralement réglé par les clients, qui mettent en place des systèmes de suivi par GPS, mais cela entraîne un coût supplémentaire.

²⁸ Source : container xchange (2022), disponible à l'adresse suivante : https://www.container-xchange.com/blog/container-leasing/#container_leasing_one-way_leasing_rates_overview (dernière consultation le 24 juin 2022).

²⁹ Source : Searates par DP World (2022), disponible à l'adresse suivante : www.searates.com (dernière consultation le 24 juin 2022).

³⁰ Source : Middle Corridor Association (2022).

- **Absence d'échange informatisé des documents et des données** – Bien que certains groupes de travail aient été créés par des exploitants ferroviaires le long du couloir Médian pour informatiser l'échange de documents CIM/SMGS, il n'existe toujours pas de véritables solutions informatiques le long du couloir.
- **Manque de plateformes pour conteneurs** – Il ressort des entretiens que le nombre de plateformes nécessaire au transport ininterrompu des conteneurs le long du couloir est insuffisant. Toutefois, les exploitants ferroviaires tentent de remédier à cette situation en faisant l'acquisition de wagons surbaissés. C'est souvent en raison du manque de plateformes pour conteneurs que le train de conteneurs est assemblé aux points de passage des frontières, ce qui entraîne une congestion du trafic. Lorsque les documents CIM/SMGS sont remplis correctement et que tous les documents sont disponibles, les retards aux points de passage des frontières sont en général réduits.
- **Absence de services de collecte réguliers** – Il existe des services de collecte de conteneurs sur la mer Caspienne et sur la mer Noire, mais ils ne sont pas fournis régulièrement car les retards des trains compliquent les activités des navires de collecte.
- **Absence d'une compagnie unique exploitant le couloir de transport** – Il n'existe pas de compagnie regroupant les intérêts de tous les exploitants, qui s'emploierait à assurer le succès commercial de ses propriétaires.
- **Manque de disponibilité des conteneurs** – Dans certains cas, il est demandé aux clients d'organiser la mise à disposition de conteneurs, ce qui n'est pas une tâche facile pour les clients ponctuels ou lorsqu'il s'agit de petits volumes.

D. Mesures prioritaires proposées

- **Amélioration du système de suivi et de localisation** – Les parties prenantes tireraient profit de la mise en place d'un système de suivi et de localisation accessible tout au long du couloir. Un tel système devrait permettre aux parties concernées, y compris aux exploitants ferroviaires et aux propriétaires des marchandises, de disposer d'informations en temps réel, ou régulièrement mises à jour, sur l'endroit où se trouve le conteneur.
- **Échange de documents électroniques** – L'introduction de lettres de voiture ferroviaires CIM/SMGS électroniques rationaliserait les processus d'échange de documents tout au long du couloir, en réduisant les erreurs humaines et en augmentant la rapidité de l'échange d'informations. Les parties prenantes ont indiqué que les exploitants ferroviaires concernés avaient créé un groupe de travail en vue de numériser les documents de transport, mais que ce travail n'en était qu'à ses débuts.
- **Mécanisme de gestion du couloir** – Les gouvernements peuvent envisager, conformément à l'initiative prise dans le cadre du WP.5³¹, de créer une plateforme internationale neutre pour la coordination et le suivi des mesures de facilitation à l'échelle du couloir. L'objectif principal du mécanisme serait de recenser les problèmes propres à chaque segment et à l'ensemble du couloir, de concevoir des plans d'atténuation et d'effectuer un suivi de la mise en œuvre. Le mécanisme pourrait offrir les fonctions suivantes :
 - Recensement des besoins en capacités du couloir s'agissant du matériel roulant, de l'infrastructure et des autres éléments nécessaires afin que le transport de conteneurs, qui va croissant, dispose des capacités suffisantes.
 - Élaboration de plans de marketing et de promotion conjoints sur les marchés locaux et internationaux. Les avantages du couloir doivent être mis en avant de manière adéquate à l'intention des utilisateurs potentiels, ce qui pourra se

³¹ Source : CEE, Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (2021), disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP5-2021-01f.pdf> (dernière consultation le 26 juin 2022).

faire sans difficultés si les pays membres du couloir se concertent afin d'harmoniser leurs messages promotionnels.

- Coordination avec les compagnies ferroviaires afin de faciliter la constitution et la mise en circulation, selon un horaire fixe, de trains de conteneurs reliant l'Europe et l'Asie.
- Coordination des tâches d'informatisation des couloirs, comprenant l'évaluation de la préparation au numérique des pays concernés, du secteur public (douanes, chemins de fer, etc.) au secteur privé.
- **Disponibilité des conteneurs** – Les pays membres du couloir pourraient faire en sorte d'avoir des conteneurs à disposition en créant un pool de conteneurs, en concluant des partenariats avec des compagnies maritimes ou en adoptant d'autres solutions commercialement viables.
- **Disponibilité de wagons surbaissés et de plateformes** – Les exploitants ferroviaires devront peut-être envisager de mettre en commun leurs wagons surbaissés ou d'en faire l'acquisition pour bénéficier d'un transport ininterrompu des conteneurs tout au long du couloir. Étant donné que l'itinéraire comporte plusieurs points de changement d'écartement, des trajets maritimes et des points de transbordement, la disponibilité de plateformes pour conteneurs joue un rôle crucial dans la gestion du couloir.

VII. Couloir Almaty-Istanbul – Situation actuelle et prochaines étapes possibles

A. Situation actuelle

33. Le couloir Almaty-Istanbul relie l'Europe et l'Asie orientale par Khorgos et Sariatgach au Kazakhstan, Farab et Keles en Ouzbékistan, Farab et Serakhs au Turkménistan, Sarakhs et Razi en Iran et Kapikoy-Izmit en Türkiye. Même si cet itinéraire est actuellement utilisé pour le transport de marchandises, il sert essentiellement au transport de vrac.

34. Ce couloir présente néanmoins un fort potentiel pour le transport de conteneurs, car il mesure environ 1 000 km de moins que l'itinéraire KTI, lequel longe la mer Caspienne jusqu'en Iran en contournant l'Ouzbékistan. Outre le fait qu'il s'agit d'un itinéraire relativement court vers la Türkiye, il peut offrir une autre solution en contournant la mer Caspienne et en évitant les difficultés opérationnelles de la multimodalité. Pour suivre l'itinéraire de transport transcasprien, de part et d'autre de la mer Caspienne, il est nécessaire d'effectuer des opérations de transbordement des conteneurs sur un navire ou de charger les wagons porte-conteneurs sur des transbordeurs rouliers ; or ces opérations ne peuvent être réalisées que si les conditions météorologiques sont favorables. Emprunter l'itinéraire du couloir Almaty-Istanbul permet d'éviter complètement ces opérations sur cette portion du trajet. Cependant, même s'il présente des avantages potentiellement importants par rapport à d'autres itinéraires ferroviaires, la circulation de trains-blocs de conteneurs intercontinentaux n'y est pas encore une pratique courante.

35. Il convient de mentionner que la RAI est très désireuse d'exploiter ce couloir, car elle souhaite jouer un rôle plus important et tirer parti de sa position unique et de ses avantages comparatifs.

36. Dans le cadre de l'étude, des tarifs ont été obtenus pour les sections ouzbèkes de la route, soit la ligne Keles-Hodjadavlet, lesquels s'élèvent à 1 096 dollars pour un conteneur de 40 pieds chargé³².

³² Source : OTY (2022).

B. Difficultés restant à surmonter

- Absence d'une institution commune – Le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran et la Türkiye n'ont pas créé d'association ou d'organisation d'un autre type qui leur permettrait de recenser les difficultés et de s'accorder sur des tarifs, des services et des horaires applicables le long du couloir.
- Nécessité de développer les infrastructures – Au cours des entretiens, les parties prenantes ont énoncé la nécessité de développer des infrastructures logistiques pour la manutention des conteneurs.
- Absence de trains de conteneurs réguliers – Aucun service de trains de conteneurs n'a été annoncé.
- Absence d'informatisation – Il n'existe pas actuellement de plateforme ou de système informatique commun permettant le suivi et la traçabilité ainsi que l'échange de documents électroniques tout au long du couloir.

C. Mesures prioritaires proposées :

- Transport de conteneurs – Comme le couloir Almaty-Istanbul, qui passe par l'Ouzbékistan, n'est pas aménagé pour le transport de conteneurs par train, il convient tout d'abord de sonder toutes les parties prenantes afin de savoir si elles souhaitent développer le transport de marchandises conteneurisées le long de ce couloir.
- Plateforme de coordination pour le couloir – Il est recommandé de créer une plateforme de coordination (il peut être utile de le faire sous l'égide d'une organisation internationale neutre) afin d'élaborer des tarifs accessibles pour les parties prenantes.
- Évaluation complète de la capacité ferroviaire du couloir – Il est recommandé de procéder à une évaluation plus approfondie de la capacité afin de connaître en détail les lacunes du couloir en ce qui concerne les infrastructures et le matériel roulant.
- Renforcement des capacités – Il ressort de l'indice LPI et de l'observation générale des transports ferroviaires intercontinentaux que les compétences varient beaucoup d'un pays à l'autre ; c'est pourquoi il est fortement recommandé de mener des activités de renforcement des capacités du capital humain, notamment par l'échange des meilleures pratiques et le partage des compétences spécifiques dans la région.
- Informatisation – Parallèlement aux mesures concertées qui devront être prises pour lancer le développement du transport par conteneurs, des plans peuvent être élaborés pour informatiser les opérations sur le couloir et mettre en place un système d'échange de documents électroniques.
- Train-pilote – Les meilleures pratiques montrent que faire circuler un train-pilote le long d'un couloir fait ressortir les lacunes opérationnelles. Une méthode similaire peut être appliquée à l'itinéraire en faisant circuler des trains de conteneurs de la Chine vers la Türkiye.

Annexe

I. Kazakhstan

Exportation vers la Türkiye/l'Europe

Pays	Itinéraire	Distance	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Transit par le Kazakhstan (vers/depuis la Türkiye/l'Europe)							
Pays	Itinéraire	Distance	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Kazakhstan	Khorgos/Altynkol-Aktaou	3 128	460	920			3
Transbordeur Azerbaïdjan-Kazakhstan							
Conteneur chargé :		511	230	460			1,25
Conteneur vide :							
Porte-conteneurs de collecte Azerbaïdjan-Kazakhstan							
Conteneur chargé :		511	230	460			1,25
Conteneur vide :							
Coût des formalités douanières							
Exportation :			20	20			
Importation :			20	20			
Transit :			20	20			
Coût de manutention d'un conteneur							
Chargé :			267	370			
Vide :							
Autres coûts (veuillez préciser) :							

Conditions pour les offres de prix :

- Ces tarifs concernent uniquement la direction Altynkol-Aktaou-Kars-Istanbul (ils peuvent varier en fonction de la destination) ;
- Les prix pour les conteneurs de 20 pieds (20') s'appliquent uniquement lorsqu'il y a deux conteneurs sur le wagon surbaissé ou la plateforme ;
- Les prix sont indiqués en dollars des États-Unis.

II. Azerbaïdjan

Azerbaïdjan : tarifs ferroviaires

Transit par l'Azerbaïdjan (depuis/vers le Kazakhstan/la Chine)

Pays	Itinéraire	Distance (km)	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Azerbaïdjan	Bakou-Boyok Kesik	429	133	172			1,042
Azerbaïdjan	Boyok Kesik – Bakou	429	133	172			1,042
Kazakhstan-(Azerbaïdjan-Géorgie)Türkiye							
Türkiye (Izmit)-Kazakhstan (Almaty/Khorgos)			20'	40'	20'	40'	Temps de transit (jours)

Azerbaïdjan : tarifs ferroviaires

Transbordeur Azerbaïdjan-Kazakhstan	511	230	460	
Conteneur plein :				
Conteneur vide :				
Porte-conteneurs de collecte Azerbaïdjan-Kazakhstan				
Conteneur plein :	511	230	460	1,25
Conteneur vide :				
Coût des formalités douanières				
Exportation :		20	20	
Importation :		20	20	
Transit :		20	20	
Coût de manutention d'un conteneur (frais de manutention au terminal + autres coûts connexes)				
Chargé :	130	130	200	
Vide :				
Autres coûts (veuillez préciser) :				

- a) Ces tarifs s'appliquent uniquement dans la direction Altynkol-Aktaou-Kars-Istanbul (ils peuvent varier en fonction de la destination) ;
- b) Les prix pour les conteneurs de 20 pieds (20') s'appliquent uniquement lorsqu'il y a deux conteneurs sur le wagon surbaissé ou la plateforme ;
- c) Les prix sont indiqués en dollars des États-Unis.

III. Géorgie

Géorgie : tarifs ferroviaires

Transit par la Géorgie (depuis/vers le Kazakhstan/la Chine)

Pays	Itinéraire	Distance	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Géorgie	Gardabani-Akhalkalaki	220	186	230			1
Géorgie	Gardabani-Poti*	396	123	158			1
Kazakhstan-(Azerbaïdjan-Géorgie)-Türkiye							
Türkiye (Izmit)-Kazakhstan (Almaty/Khorgos)			20'	40'	20'	40'	Temps de transit (jours)

Coût du transbordeur Géorgie-Ukraine

Conteneur plein :

Conteneur vide :

Coût des formalités douanières

Exportation : 20 20

Importation : 20 20

Transit : 20 20

Coût de manutention d'un conteneur

Chargé :

Vide :

Autres coûts (veuillez préciser) : * tarifs pour la direction Altynkol-Poti uniquement 35 70

- a) Ces tarifs s'appliquent uniquement dans la direction Altynkol-Aktaou-Kars-Istanbul (ils peuvent varier en fonction de la destination) ;
- b) Les prix pour les conteneurs de 20 pieds (20') s'appliquent uniquement lorsqu'il y a deux conteneurs sur le wagon surbaissé ou la plateforme ;
- c) Les prix sont indiqués en dollars des États-Unis.

IV. Türkiye

Türkiye : tarifs ferroviaires

Exportation vers le Kazakhstan/la Chine

Pays	Itinéraire	Distance	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Türkiye	Izmit (Kosekoy)-Jambaz		582	751			2,92

Importation du Kazakhstan/de la Chine

Pays	Itinéraire	Distance	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Türkiye	Jambaz – Izmit (Kosekoy)	1 877	582	751			2,92

Transit par la Türkiye (depuis/vers le Kazakhstan/la Chine)

Pays	Itinéraire	Distance	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Türkiye	Kapikoy – Izmit (Kosekoy)						
Kazakhstan-(Azerbaïdjan-Géorgie)-Türkiye							
Türkiye (Izmit)-Kazakhstan (Almaty/Khorgos)			20'	40'	20'	40'	Temps de transit (jours)

-		20'	40'	Temps de transit (jours)
---	--	-----	-----	--------------------------

Coût des formalités douanières

Exportation :

Importation :

Transit :

Coût de manutention d'un conteneur

Chargé :

Vide :

Autres coûts (veuillez préciser) :	200	320
------------------------------------	-----	-----

- a) Ces tarifs s'appliquent uniquement à la direction Altynkol-Aktaou-Kars-Istanbul (ils peuvent varier en fonction de la destination) ;
- b) Les prix pour les conteneurs de 20 pieds (20') s'appliquent uniquement lorsqu'il y a deux conteneurs sur le wagon surbaissé ou la plateforme ;
- c) Les prix sont indiqués en dollars des États-Unis.

Türkiye : tarifs ferroviaires pour le couloir Almaty-Istanbul

Exportation vers le Kazakhstan/la Chine

Pays	Itinéraire	Distance (km)	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Türkiye	Izmit (Kosekoy)-Kapikoy	1 844	464 EUR	580 EUR	332 EUR	414 EUR	Environ 4

Importation du Kazakhstan/de la Chine

Pays	Itinéraire	Distance (km)	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Türkiye	Kapikoy – Izmit (Kosekoy)	1 844	464 EUR	580 EUR	332 EUR	414 EUR	Environ 4

Coût du transbordeur sur le lac de Van

20'	40'	Temps de transit (jours)
-----	-----	--------------------------

Conteneur chargé : 5,60 EUR par tonne (14 tonnes au minimum) / 5,60 EUR par tonne (14 tonnes au minimum)

Conteneur vide : 5,60 EUR par tonne (7 tonnes au minimum) / 5,60 EUR par tonne (7 tonnes au minimum)

Coût des formalités douanières

Exportation :

Wagon à 2 essieux : 10 EUR par wagon	Wagon à 2 essieux : 10 EUR par wagon
Wagon à 4 essieux : 15 EUR par wagon	Wagon à 4 essieux : 15 EUR par wagon

Importation :

25 EUR par wagon	25 EUR par wagon
------------------	------------------

Transit :

Wagon à 2 essieux : 10 EUR par wagon	Wagon à 2 essieux : 10 EUR par wagon
Wagon à 4 essieux : 15 EUR par wagon	Wagon à 4 essieux : 15 EUR par wagon

Les frais susmentionnés varient en fonction du poids brut et de la taille (en pieds) des conteneurs chargés sur les wagons. Ils sont valables jusqu'au 31 décembre 2022.

Les frais et les conditions varient en cas de transport de marchandises dangereuses régies par le RID et en cas de chargement exceptionnel.

Autres coûts (veuillez préciser) : Frais de passage de Marmaray : 30 EUR par wagon

V. Ouzbékistan

Ouzbékistan : tarifs ferroviaires

Transit par l'Ouzbékistan (depuis/vers le Kazakhstan/la Chine)

Pays	Itinéraire	Distance	Conteneur (chargé)		Conteneur (vide)		Temps de transit (jours)
			20'	40'	20'	40'	
Chine-Ouzbékistan-transit	Keles-Hodjadavlet-	732	548	1 096	274	548	
Kazakhstan-Ouzbékistan-transit	Keles-Hodjadavlet-	732	525	946	310	556	

- a) Les tarifs ne comprennent pas les frais supplémentaires et les frais d'expédition ;
- b) Les tarifs de la Chine vers l'Iran sont calculés en fonction des tarifs de transit unifiés ;
- c) Les tarifs du Kazakhstan vers l'Iran sont calculés selon la politique tarifaire de la CEI.