



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

Genève, 25-27 septembre 2024

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Développement des réseaux et liaisons de transport :**Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie****Création d'un comité de coordination, relevant du Groupe
de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie
des transports, pour l'itinéraire ferroviaire n° 1
des liaisons de transport Europe-Asie*****Communication du Gouvernement russe****I. Contexte**

1. À la session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, relevant du Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe (CEE), qui s'est tenue du 4 au 6 septembre 2023, la Fédération de Russie a proposé de créer un comité de coordination pour l'itinéraire ferroviaire n° 1 des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), sur le modèle des comités déjà établis pour le corridor transcasprien et le corridor Almaty-Téhéran-Istanbul (par. 33 du rapport). Cette proposition a été appuyée par le Groupe de travail et consignée dans le rapport, des informations sur les progrès accomplis devant être présentées à la trente-septième session du Groupe de travail, en septembre 2024. Comme il est indiqué au paragraphe 48 de la liste des décisions prises par le CTI à sa quatre-vingt-sixième session (20-23 février 2024), la proposition de la Fédération de Russie et de la République du Bélarus relative à la création du Comité de coordination pour l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA a été approuvée.

2. Des données d'expérience intéressantes ont été collectées à ce jour sur le fonctionnement des liaisons de transport interrégionales Europe-Asie. Les corridors de transport internationaux qui ont été mis en place et qui sont en service sont notamment les corridors de transport paneuropéens, les corridors Europe-Asie, les corridors ferroviaires de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et des réseaux d'autoroutes européennes et asiatiques établis par les commissions régionales de l'ONU.

* Le présent document contient le texte tel que transmis au secrétariat.



3. La crise qui a été provoquée initialement par la pandémie et qui s'est prolongée après celle-ci est devenue un défi majeur pour certains modes de transport et a ouvert de vastes perspectives pour d'autres, en particulier pour le transport ferroviaire, qui est un mode de transport durable d'un point de vue environnemental et épidémiologique.

4. Dans le contexte des changements structurels fondamentaux qui se sont produits dans l'économie mondiale et qui ont conduit à un revirement marqué des flux de marchandises vers l'Est et le Sud, le maintien des liaisons logistiques existantes et la création de nouvelles liaisons constituent des éléments clés de la connectivité interrégionale et de la compétitivité économique des pays.

5. Dans le contexte actuel, il est nécessaire d'assurer un niveau élevé de durabilité du système de transport Europe-Asie et de garantir la fiabilité des itinéraires de substitution.

6. Le principal moyen d'assurer la durabilité du transport transcontinental est de développer les corridors de transport internationaux.

7. Le présent document traite du corridor de transport international le plus important pour la région eurasienne : l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA (la ligne ferroviaire transsibérienne TRANSSIB et ses lignes secondaires), qui établit un lien avec les marchés des pays de la région de l'Asie et du Pacifique, principalement la Chine, et d'autres corridors de transport internationaux clés dans la région eurasienne.

8. Cela étant, les questions liées au développement de l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA (dans le système de l'OSJD, il s'agit du corridor de transport ferroviaire n° 1) en ce qui concerne la ligne transsibérienne et ses lignes secondaires ainsi que les volumes de marchandises transportées vers l'Est via les ports maritimes d'Extrême-Orient et les points de passage ferroviaires à la frontière avec la Mongolie et la Chine revêtent une importance toute particulière.

9. Le mandat du futur comité de coordination pour l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA devrait être élaboré sur la base des dispositifs mis en place par les entités internationales spécialisées, telles que le Comité des transports intérieurs, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)¹ et l'OSJD :

- L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) constitue le socle juridique et technique du développement d'un réseau ferroviaire international homogène et efficient dans la région de la CEE. L'AGC définit les lignes ferroviaires d'importance internationale (réseau ferroviaire E) et leurs caractéristiques techniques en vue du développement des infrastructures ferroviaires. Il définit également les paramètres d'infrastructure concernant deux catégories de lignes : celles qui existent déjà et celles qui seront construites. Ces dernières se répartissent en lignes de transport de marchandises et de passagers et en lignes réservées uniquement au transport de passagers.

10. Les tronçons ferroviaires des corridors de transport internationaux situés sur le territoire des pays par lesquels passe l'itinéraire n° 1 des LTEA doivent être conformes aux normes et aux spécifications de l'AGC.

- Le second accord, tout aussi important pour le fonctionnement des corridors de transport internationaux, est l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). L'AGTC porte sur le développement d'un réseau international homogène et efficient de transport combiné et d'installations connexes, ainsi que sur les caractéristiques techniques et opérationnelles de ce réseau. Il a donné lieu à la création d'un réseau de transport international combiné comprenant des lignes ferroviaires (presque identiques à celles visées par l'AGC), des terminaux et complexes logistiques, des points de franchissement des frontières, des postes de changement d'écartement ainsi que des ports ou liaisons par navires transbordeurs.

¹ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

11. Dans le système d'itinéraires n° 1 de la CEE, l'itinéraire n° 1 des LTEA a été officiellement soutenu par les Ministres des transports à la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports, qui s'est tenue les 12 et 13 septembre 2000 à Saint-Pétersbourg, et a été approuvé dans la déclaration qui en constitue le document final.

- Le réseau régional de connectivité des transports des pays de la CESAP est défini dans trois accords intergouvernementaux : l'Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique, l'Accord intergouvernemental sur le Réseau ferroviaire transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.

12. Le Réseau ferroviaire transasiatique comprend plus de 112 000 km de voies ferrées dans 21 pays (y compris la ligne transsibérienne (« tronçon nord » du réseau) et le corridor de transport international « Nord-Sud »). L'Accord intergouvernemental sur les ports secs comprend une liste de centres logistiques opérant dans 17 pays (dont la Fédération de Russie, la Chine, l'Inde, la République islamique d'Iran, la Türkiye et le Kazakhstan) situés sur le Réseau routier asiatique et le Réseau ferroviaire transasiatique, et précise notamment la gamme de services qu'ils offrent et leur capacité de débit.

13. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs vise à développer les ports secs d'importance internationale afin de contribuer à la création d'un système international intégré de transport intermodal et de logistique en Asie et entre l'Asie et les régions voisines.

14. L'utilisation adéquate et l'application des accords susmentionnés permettront de mettre en place un système de transport transcontinental sans discontinuité dans l'ensemble de la région eurasiennne.

- Les accords, les traités et les mémorandums de l'OSJD sont les principaux instruments permettant l'organisation et le fonctionnement d'un réseau de transport de marchandises et de passagers sans discontinuité dans l'ensemble de la région eurasiennne. La définition de l'expression « corridor de transport international » établie dans le cadre de l'OSJD est reconnue par toutes les organisations internationales (dans ce cadre, on entend par « corridor de transport international » un ensemble de liaisons de transport principales, comprenant en règle générale des segments dans différents modes de transport, assurant le transport de passagers et de marchandises sur les itinéraires reliant plusieurs pays et, par conséquent, importants du point de vue international. L'expression « corridor ferroviaire » désigne une ligne de chemin de fer dotée d'équipements techniques de haut niveau et conçue pour permettre la fluidité du transport de marchandises et de passagers dans les zones où le trafic est le plus dense).

15. Tous les moyens mis en place par l'OSJD devraient être utilisés pour coordonner les activités des parties prenantes sur l'itinéraire n° 1 des LTEA : le cadre juridique normatif régissant le transport de marchandises et de passagers, à savoir l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer et ses six annexes, l'Accord concernant le transport international des voyageurs par chemin de fer, les accords économiques, les plans d'étapes pour la facilitation du franchissement des frontières, les documents de transport normalisés en format électronique, le système de comptabilité mutuelle des entreprises ferroviaires, le mécanisme de coordination des volumes aux points de passage des frontières, les notes d'information établissant les prescriptions techniques relatives aux infrastructures et au matériel roulant, les mémorandums, les plans d'ensemble et les certificats techniques et opérationnels pour chaque corridor.

16. La demande présentée au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports par le Ministère des transports de la Fédération de Russie et la compagnie des chemins de fer russes² est directement liée au mécanisme de la CEE chargé de la coordination des corridors. Le secrétariat de la CEE met actuellement à l'essai la mise en place de ce mécanisme sur l'itinéraire n° 3 des LTEA.

² Rossiiskii Jeleznié Dorogui (Chemins de fer russes), société par actions.

17. Le mécanisme de coordination des corridors permet de détecter des problèmes particuliers dans un corridor, d'élaborer des plans pour y remédier, de donner la priorité à la coordination et à l'interopérabilité à l'échelle d'un corridor et de contrôler de manière efficace et systématique la mise en œuvre des plans approuvés.

18. Les priorités en matière d'interopérabilité pour l'itinéraire n° 1 des LTEA et ses lignes secondaires seront définies avec le concours du coordinateur élu par le secrétariat de la CEE et des représentants des gouvernements, dont certains au niveau des ministères en charge des transports, de l'économie et des douanes, ainsi que des entreprises ferroviaires et des administrations portuaires de chacun des pays situés sur le corridor.

19. Outre les moyens mis en place par l'OSJD et la CESAP, le Comité de coordination pour l'itinéraire n° 1 des LTEA doit s'appuyer sur le mécanisme d'évaluation du fonctionnement des corridors, dans le cadre duquel il est procédé à une étude systématique et à une analyse objective des performances des États en ce qui concerne la mise en service des corridors (actions verticales) et l'application des priorités horizontales (entre pays) relatives à l'interopérabilité des corridors (évaluation des besoins en matière d'infrastructures de transport, de reconstruction et de modernisation, et recensement des liaisons manquantes ; évaluation de la disponibilité d'horaires et de tarifs fiables convenus à l'échelle du corridor, analyse d'autres aspects problématiques pour les services réguliers de transport ferroviaire de marchandises, et détermination, hiérarchisation et mise en œuvre d'initiatives de facilitation du franchissement des frontières).

II. Caractéristiques de l'itinéraire ferroviaire n° 1 des liaisons de transport Europe-Asie

20. Dans le système de corridors ferroviaires de l'OSJD, l'itinéraire n° 1 des LTEA coïncide partiellement avec le corridor n° 1 de l'OSJD et correspond au corridor « Est-Ouest » de la CESAP, ainsi qu'au corridor euro-asiatique TRANSSIB (conformément à la résolution adoptée à la deuxième Conférence internationale Europe-Asie sur les transports), dont les principaux itinéraires sont les lignes ferroviaires TRANSSIB et Baïkal-Amour (BAM).

21. C'est sur la ligne ferroviaire TRANSSIB que sont apparus, ont été mis à l'essai et se développent activement les services de transport de marchandises par conteneurs entre les pays de la région Asie-Pacifique, la Fédération de Russie et l'Europe, qui utilisent tous les moyens de simplification du transport international et d'harmonisation des procédures de franchissement des frontières.

22. L'itinéraire n° 1 des LTEA est le principal itinéraire ferroviaire utilisé dans le cadre des relations commerciales et économiques entre l'Asie de l'Est et l'Europe. Le corridor de transport international « Est-Ouest » comprend quatre sous-itinéraires (lignes secondaires) : Est (via les gares de Zabaïkalsk et Grodekovo), Centre (passant par la Mongolie, gare de Naushki), Ouest (passant par le Kazakhstan, gare de Lokot), et un sous-itinéraire passant par les ports de l'Extrême-Orient russe (Vostochny, Vladivostok).

23. Principaux itinéraires :

1. Berlin/Sassnitz/Dresde - Varsovie - Brest - Minsk - Moscou - Nijni-Novgorod - Kotelnich - Perm - Ekaterinbourg - Omsk - Novossibirsk - Krasnoïarsk - Irkoutsk - Oulan-Oudé - Karymskaya - Khabarovsk - Vladivostok/Vostochny.
2. Berlin/Sassnitz/Dresde - Varsovie - Brest - Minsk - Moscou - Nijni-Novgorod - Kotelnich - Perm - Ekaterinbourg - Omsk - Novossibirsk - Barnaoul - Lokot - frontière avec le Kazakhstan.
3. Berlin/Sassnitz/Dresde - Varsovie - Brest - Minsk - Moscou - Nijni-Novgorod - Kotelnich - Perm - Ekaterinbourg - Omsk - Novossibirsk - Krasnoïarsk - Irkoutsk - Oulan-Oudé - Naushki - frontière avec la Mongolie.
4. Berlin/Sassnitz/Dresde - Varsovie - Brest - Minsk - Moscou - Nijni-Novgorod - Kotelnich - Perm - Ekaterinbourg - Omsk - Novossibirsk - Krasnoïarsk - Irkoutsk - Oulan-Oudé - Karymskaya - Zabaïkalsk - frontière avec la Chine.

5. Kaliningrad - Kaunas - Vilnius - Minsk – suite de la ligne transsibérienne.
6. Klaipėda - Kaunas - Vilnius - Minsk - suite de la ligne transsibérienne.
7. Finlande - Buslovskaya - Saint-Pétersbourg - Moscou - suite de la ligne transsibérienne.
8. Ust-Luga - Buslovskaya - Saint-Pétersbourg - Moscou - suite de la ligne transsibérienne.

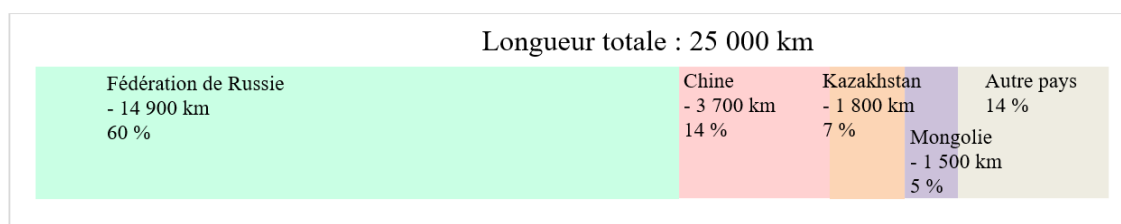
24. L'itinéraire n° 1 des LTEA passe par la Pologne, la Lettonie, la Lituanie, l'Estonie, le Bélarus, la Fédération de Russie, le Kazakhstan, la Chine et la Mongolie. Il s'agit du corridor le plus long (plus de 25 000 km) et de l'un des principaux corridors de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie, reconnu par toutes les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, notamment l'OSJD et la CESAP.

25. Le sous-itinéraire principal de l'itinéraire n° 1 des LTEA est le suivant : Berlin/Sassnitz/Dresde - Varsovie - Brest - Minsk - Moscou - Nijni-Novgorod - Kotelnich - Perm - Ekaterinbourg - Omsk - Novossibirsk - Krasnoïarsk - Irkoutsk - Oulan-Oudé - Karymskaya - Khabarovsk - Vladivostok/Vostochny ; il s'étend sur plus de 11 500 km.

26. La majeure partie du corridor traverse les territoires de la Fédération de Russie – sur la ligne transsibérienne (60 %) – et de la Chine (14 %) ; 63 % des segments du corridor sont électrifiés et 66 % ont deux voies ou plus.

Figure I

Structure de l'itinéraire n° 1 des LTEA par pays traversé

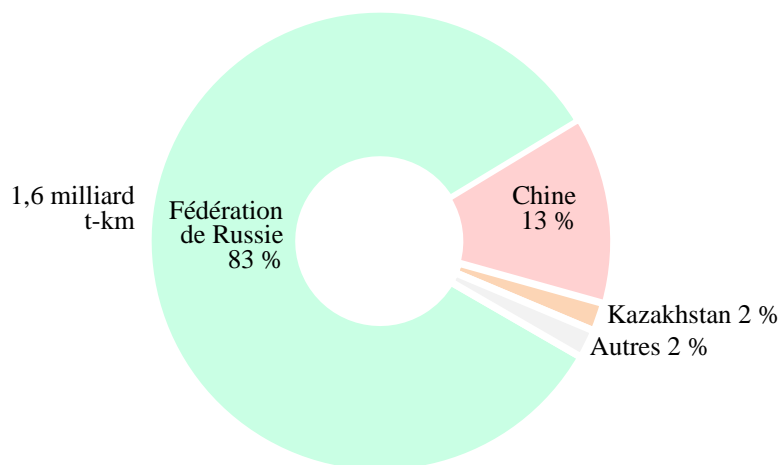


27. Les lignes secondaires de la ligne principale de l'itinéraire n° 1 des LTEA donnent accès aux ports maritimes de la Lettonie et aux ports russes de la région (oblast) de Kaliningrad, aux ports maritimes russes de Saint-Pétersbourg (Grand port de Saint-Pétersbourg) et d'Ust-Luga, ainsi qu'aux ports maritimes de l'Estonie. Elles relient la ligne principale du corridor au réseau ferroviaire kazakh par la gare de Lokot, au réseau ferroviaire chinois par la gare de Zabaïkalsk et au réseau ferroviaire mongol par la gare de Naushki.

III. Analyse des transports liés au commerce extérieur sur l'itinéraire ferroviaire n° 1 des liaisons de transport Europe-Asie

28. En 2022, 1,6 milliard de tonnes-kilomètres au total ont été transportées sur l'itinéraire n° 1 des LTEA, dans les proportions suivantes par pays traversé : 83,1 % en Fédération de Russie, 12,1 % en Chine, 2 % au Kazakhstan, 1,3 % en Mongolie et 1,5 % dans d'autres pays.

Figure II
Structure des volumes de chargements transportés sur l'itinéraire n° 1 des LTEA, par pays traversé



29. La capacité de transport des lignes ferroviaires principales Baïkal-Amour et transsibérienne a atteint le chiffre record de 158 millions de tonnes à la fin de 2022 et passera à 180 millions de tonnes d'ici à la fin de 2024. Le plan global de modernisation et de développement des infrastructures des lignes principales pour la période allant jusqu'à 2024 prévoit de multiplier par quatre le trafic de conteneurs en transit et de réduire le temps de transport entre l'Extrême-Orient et la frontière occidentale de la Fédération de Russie à sept jours maximum.

Analyse des transports liés au commerce extérieur sur l'itinéraire ferroviaire n° 1 des liaisons de transport Europe-Asie pour la période 2018-2023

30. En 2022, les chemins de fer russes ont assuré le transport international d'une plus grande quantité de marchandises vers l'Est que vers l'Ouest.

31. Un tiers du volume de fret transporté sur le réseau ferroviaire russe fait l'objet d'un transport international.

32. Le volume de marchandises transportées via les postes frontière ferroviaires et les ports de la Fédération de Russie situés sur le corridor concerné a augmenté au cours des cinq dernières années pour atteindre 172,6 millions de tonnes (estimation du total des exportations, des importations et du transit), ce qui représente une augmentation de 22 % par rapport au chiffre de 2018, et une augmentation de 4,1 % en moyenne par an au cours de la période 2018-2023.

33. L'analyse du volume de marchandises transportées sur l'itinéraire n° 1 des LTEA se fonde sur le volume du transport international de marchandises (exportations, importations, transit) par les chemins de fer russes via les ports russes d'Extrême-Orient (Nakhodka, Vostochny et Vladivostok, y compris tous les terminaux de fret), et via les postes frontière des chemins de fer de l'Extrême-Orient, du Transbaïkal et de la Sibérie orientale, aux frontières avec la Chine et avec la Mongolie.

Tableau 1
Évolution des volumes de transport de marchandises lié au commerce extérieur sur l'itinéraire n° 1 des LTEA de 2018 à 2023, en millions de tonnes

Point de passage	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ports d'Extrême-Orient – pour référence	104,9	111,5	121,1	125,1	127,7	128,0
Nakhodka et Vostochny	60,5	63,3	68,5	68,5	66,8	69,5
Vladivostok	10,6	11,5	11,9	13,1	14,3	13,6

<i>Point de passage</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zabaïkalsk	17,0	17,9	17,9	17,2	16,7	22,1
Naushki (dans l'ensemble) – pour référence	6,0	6,6	7,1	6,8	5,8	8,2
Naushki (chemins de fer chinois)	3,4	3,9	4,4	4,1	3,2	5,2
Naushki (chemins de fer mongols (Oulan-Bator))	2,7	2,7	2,7	2,7	2,6	3,0

34. Les postes frontière suivants ont enregistré la plus forte augmentation en 2023 par rapport à 2022 : Zabaïkalsk, +32 % (5,1 millions de tonnes) et Naushki, +41 % (2,2 millions de tonnes).

35. Le volume cumulé du trafic de marchandises par conteneurs s'élevait à 3,7 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2023, ce qui représente une augmentation de 12 % par rapport à 2022 et un taux de croissance annuel moyen sur cinq ans de +25 %.

36. Taux de conteneurisation de 23 % : 12 % pour les exportations, 80 % pour les importations et 99 % pour le transit.

Tableau 2

Structure des transports sur l'itinéraire n° 1 des LTEA (réseau russe) par type, en %

<i>Type de transport</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Exportations	92,2 %	91,2 %	89,8 %	86,9 %	84,5 %	84,6 %
Importations	4,7 %	5,4 %	5,6 %	7,0 %	10,4 %	11,4 %
Transit (vers l'Est)	1,5 %	1,6 %	2,0 %	2,5 %	2,6 %	2,2 %
Transit (vers l'Ouest)	1,6 %	1,8 %	2,6 %	3,6 %	2,5 %	1,8 %

IV. Goulets d'étranglement

Problèmes survenant aux postes frontière ferroviaires internationaux et sur l'ensemble de l'itinéraire n° 1 des liaisons de transport Europe-Asie

37. Les problèmes liés au transport ferroviaire international peuvent être répartis en problèmes physiques et non physiques. Les données d'expérience internationales montrent que les obstacles au bon fonctionnement des corridors de transport se situent à la fois aux postes frontière et tout au long de l'itinéraire. Des aspects techniques, technologiques, administratifs, économiques, financiers et juridiques ont une influence directe sur la gestion du transport de marchandises sur les corridors de transport internationaux.

38. Comme indiqué plus haut, l'itinéraire n° 1 des LTEA s'étend sur plus de 25 000 km et passe par l'Allemagne, la Pologne, la Lettonie, la Lituanie, l'Estonie, le Bélarus, la Fédération de Russie, le Kazakhstan, la Chine et la Mongolie. Les difficultés et les problèmes qui se posent dans le transport ferroviaire de marchandises de la Chine vers l'Europe (obstacles physiques et non physiques) sur l'itinéraire n° 1 des LTEA se répartissent de la manière suivante :

- a) Techniques :
 - Contraintes liées aux infrastructures des gares frontalières ;
 - Capacités et efficacité du transport des chemins de fer ;
 - Nombre insuffisant de terminaux et de complexes logistiques, ou « ports secs », sur les itinéraires ferroviaires ;
 - Vitesse ;

- Différentes capacités de charge des wagons et de charge par essieu, manque de wagons lourds en bon état de marche pour le transport ferroviaire international de marchandises.
- b) Technologiques :
- Différents écartements de voies et, par conséquent, nécessité de transborder le fret ou de changer les bogies des wagons ;
 - Gel de la cargaison et, par conséquent, difficultés de déchargement à l'arrivée ;
 - Prescriptions relatives au transport de conteneurs : dételage des trains de conteneurs en cours de route, différentes compositions des trains de conteneurs, formation de trains de conteneurs composés de wagons à destination d'une même gare ;
 - Lacunes des technologies et des procédures de contrôle aux frontières ;
 - Manque de collaboration et de coordination entre les pays utilisant le corridor ;
 - Différences et limitations concernant le fonctionnement des gares frontalières ;
 - Absence de technologie permettant de déplacer les citernes sur des bogies ayant un écartement différent ;
 - Différence de longueur des voies d'arrivée et de départ et, par conséquent, utilisation de trains incomplets, questions liées à la formation de trains ayant la longueur prévue (y compris les problèmes liés au manque de synchronisation du processus technologique relatif à l'envoi des trains de conteneurs vers leur destination) ;
 - Difficultés liées à la transmission d'informations complètes aux autorités douanières aux fins de la notification préalable des marchandises à destination de la Fédération de Russie.
- c) Niveau insuffisant de dématérialisation :
- Les documents de la lettre de voiture électronique transmis sont incomplets ; la signature numérique n'est pas utilisée ;
 - Les technologies permettant la dématérialisation ne sont pas suffisamment mises en application pour ce qui concerne le transport de marchandises et les wagons vides.
- d) Questions juridiques :
- Absence d'un régime juridique unifié, contrairement aux modes de transport concurrents (routier, maritime) : il existe deux systèmes juridiques (Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer et Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)) pour le transport de marchandises dans la région eurasienne ;
 - Absence des conditions nécessaires au transport multimodal (pas de connaissance multimodal, y compris électronique, applicable par tous les participants au processus) ;
 - Impossibilité d'appliquer les dispositions de l'accord de l'OSJD relatif au transport de conteneurs par trains de conteneurs utilisés pour le transport international sur l'ensemble du corridor de transport international Est-Ouest.
- e) Questions économiques :
- Coût élevé du transport comparativement au transport maritime en raison d'une concurrence limitée (alors que le niveau de concurrence entre les compagnies maritimes est élevé), de difficultés dans la négociation des tarifs pratiqués, du niveau insuffisant de développement des services de transport et de logistique fournis, du faible développement du transport intermodal, et de

l'obligation de recourir au convoi pour le trafic en transit et à des mesures de sécurité en cours de route pour certaines cargaisons ;

- Niveau insuffisant de sensibilisation des parties prenantes aux solutions de transport et de logistique dans le domaine du transport de transit sur les itinéraires Chine-Europe-Chine ;
- Existence d'un certain nombre de problèmes dans le domaine de la sécurité du transport et de la préservation des cargaisons.

39. Sur la base de son expérience des mécanismes de coordination de la gestion des corridors existants (en particulier, de l'itinéraire de transport international transcaspien), la Fédération de Russie a élaboré des propositions relatives aux buts, aux tâches, au mandat et à la composition du comité de coordination pour l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA.

V. Propositions relatives aux buts, aux tâches, au mandat et à la composition du comité de coordination pour l'itinéraire ferroviaire n° 1 des liaisons de transport Europe-Asie

A. Fondements de la création du comité de coordination

- Fonctionnement efficace du comité de coordination pour la gestion de l'itinéraire ferroviaire eurasiatique n° 3 ;
- Rapport du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports sur sa trente-sixième session (par. 33) ;
- Liste des décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-sixième session (par. 48).

B. Objectif du comité de coordination

- Développement et amélioration des transports internationaux entre l'Europe et l'Asie sur l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA, y compris en ce qui concerne les transports combinés.

C. Objectif principal

- Coordination des activités de toutes les parties prenantes sur l'itinéraire ferroviaire n° 1 des LTEA.

D. Mandat du comité de coordination

- Suivi du fonctionnement du corridor et de ses lignes secondaires ;
- Recensement des goulets d'étranglement existants et évaluation des goulets d'étranglement qui pourraient apparaître ;
- Élaboration de propositions relatives au développement du corridor de transport et à l'amélioration de son fonctionnement ;
- Suivi des conditions tarifaires applicables au transport sur le corridor ;
- Élaboration de propositions relatives à la dématérialisation des procédures et à la mise en place de l'échange des données par voie électronique ;
- Élaboration de propositions visant à rendre le corridor de transport plus respectueux de l'environnement.

E. Composition du comité de coordination

- Secrétariat du Comité des transports intérieurs de la CEE ;
- Présidence du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) ;
- Présidence du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) ;
- Présidence du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) ;
- Membres de la CEE (ministres en charge des transports par chemin de fer, compagnies ferroviaires des pays utilisant l'itinéraire n° 1 des LTEA) ;
- Compagnies ferroviaires des pays par lesquels passe l'itinéraire n° 1 des LTEA ;
- Représentants des entreprises de transport et de logistique des pays par lesquels passe l'itinéraire n° 1 des LTEA ;
- Organisation possible de réunions conjointes du comité de coordination pour l'itinéraire n° 1 des LTEA et du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

F. Secrétariat du comité de coordination

40. La Division des transports durables de la CEE assume les fonctions de secrétariat.
-