



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

Genève, 7-9 septembre 2020

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

Développement de réseaux et/ou de liaisons de transport :**Liaisons de transport Europe-Asie****Contributions des groupes de travail pertinents de la CEE sur
la mise en œuvre opérationnelle des couloirs internationaux****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À sa trente-deuxième session, le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a invité le secrétariat « à consulter d'autres groupes de travail pertinents, tels que le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), pour connaître leurs idées au sujet de la mise en place des couloirs internationaux ». Il a en outre été demandé au secrétariat de présenter, en tant que document de travail de la trente-troisième session du WP.5, « une compilation des contributions des pays – contenant notamment les informations en retour présentées par les groupes de travail apparentés – sur les possibles moyens d'accomplir des progrès ainsi que les recommandations adressées au WP.5 lors de sa trente-troisième session. » C'est l'objet du présent document.

2. En 2000, dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement visant à assurer le « renforcement des capacités par la coopération dans la création de liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre-maritime », auquel ont participé toutes les commissions régionales de l'ONU, il a été convenu que le WP.5 élaborerait un concept global pour les liaisons Europe-Asie. En outre, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'entreprendre une série de tâches en collaboration avec le secrétariat de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), notamment l'élaboration d'une vision commune CEE/CESAP concernant les liaisons de transport Europe-Asie ainsi que la préparation d'un questionnaire commun (TRANS/WP.5/28, par. 30)¹. À sa session suivante (septembre 2001), il a examiné la vision stratégique commune CEE/CESAP pour les liaisons de transport Europe-Asie, telle qu'elle est

¹ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2000/wp5/TRANS-WP5-28f.pdf>.

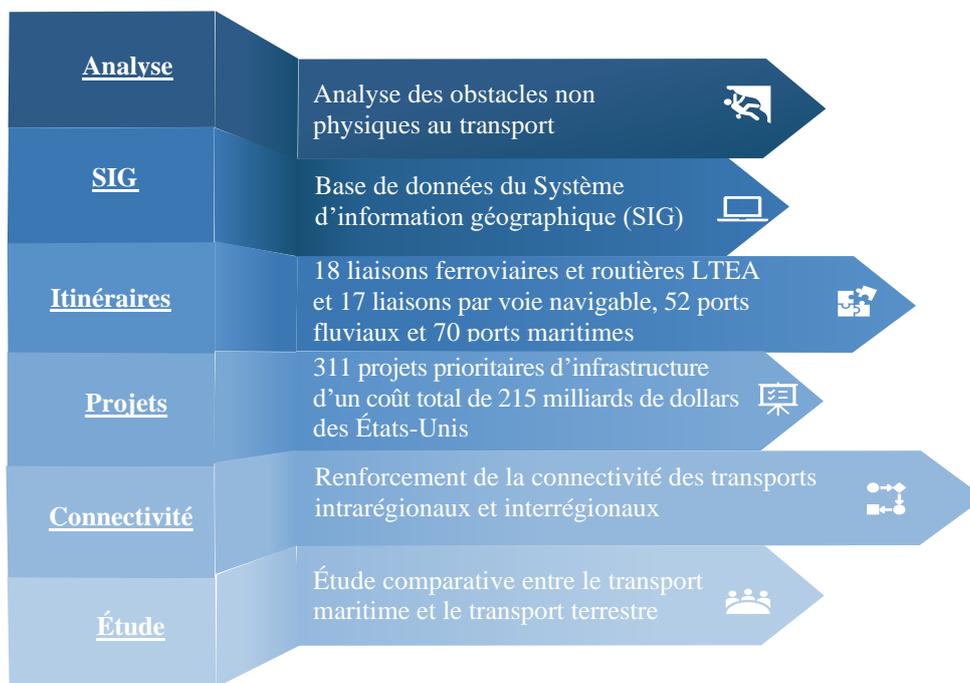


reproduite dans le document TRANS/WP.5/2001/14², et a décidé de plusieurs mesures (TRANS/WP.5/30, par. 31)³. Depuis lors, le WP.5 a supervisé le développement des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), d'abord par l'intermédiaire d'une équipe spéciale et de réunions de groupes informels, puis par la mise en place de la phase I du projet LTEA (2002-2007) et la création d'un groupe d'experts officiel pour les deux dernières phases du projet, les phases II (2008-2012) et III (2013-2017). Au total, le WP.5 a organisé quatre réunions du groupe d'experts, six ateliers nationaux et un atelier ministériel au cours de la phase I, sept réunions du groupe d'experts, trois ateliers nationaux et un atelier ministériel pour la phase II, et neuf réunions du groupe d'experts ainsi que deux réunions informelles pour la phase III. En outre, sept ateliers de renforcement des capacités ont été organisés dans le cadre du programme de travail du WP.5.

3. Le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (projet LTEA) a permis d'obtenir un ensemble de résultats concrets (voir fig. I). Le rapport sur la phase III, qui a été présenté en février 2019 à la quatre-vingt-unième session du Comité des transports intérieurs (CTI), répertorie les marchandises pour lesquelles les itinéraires du projet LTEA pourraient concurrencer les liaisons maritimes et aériennes existantes entre l'Europe et l'Asie.

Figure I

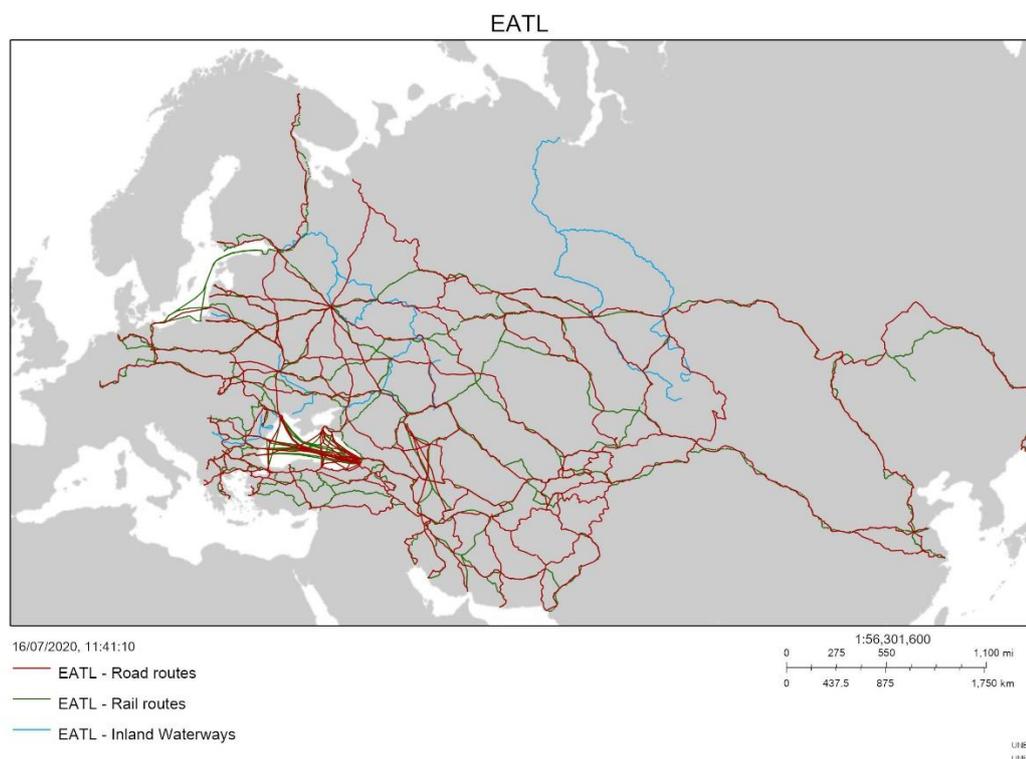
Résumé des résultats obtenus dans le cadre du projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie



² <https://undocs.org/fr/TRANS/WP.5/2001/14>.

³ <https://undocs.org/fr/TRANS/WP.5/30>.

Figure II
Carte SIG du projet LTEA



4. On trouve dans le rapport de la phase III du projet LTEA les conclusions suivantes :
- La croissance économique et le commerce international ne jouent plus un rôle moteur dans le développement des flux de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Il faut donc mettre en place un modèle davantage axé sur la logistique et le marché pour renforcer la mise en œuvre des liaisons intérieures ;
 - Même si les liaisons intérieures ne pourront jamais concurrencer les voies maritimes en termes de volume, elles peuvent être davantage utilisées pour les marchandises de grande valeur ou soumises à des contraintes de temps. Elles doivent pour cela répondre aux exigences des chaînes d'approvisionnement modernes ;
 - Les marchés offrent de nouvelles possibilités – par exemple, le commerce électronique – qui peuvent faciliter le développement du fret sur les liaisons intérieures.
5. Les auteurs du rapport ont également recensé plusieurs difficultés qu'il reste à surmonter :
- Le manque de liaisons routières et ferroviaires et d'infrastructures de transport intermodal et de transbordement sur certains segments LTEA, et l'obsolescence des infrastructures et des équipements aux postes frontière à d'autres endroits ;
 - La lourdeur des procédures de franchissement des frontières, de douane et de transit, les difficultés d'accès aux instruments juridiques des Nations Unies et leur faible niveau de mise en œuvre ;
 - L'hétérogénéité des régimes ferroviaires le long des lignes LTEA ; l'absence d'un contrat de transport unique, d'une responsabilité unique et d'une lettre de voiture unique amoindrit la fiabilité des services ;
 - L'absence de normes harmonisées d'exploitation et d'interopérabilité technique pour l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant (écartement de la voie, systèmes de signalisation et de radiocommunication, normes de longueur et de poids des trains, intervalle entre les trains-blocs, etc.). D'autres obstacles techniques, administratifs, linguistiques et culturels demeurent ;

- La médiocrité de la connectivité et de l'interopérabilité des systèmes informatiques sur les couloirs LTEA, qui tient à l'attention insuffisante accordée aux effets de la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents, à la numérisation des documents de transport, à l'informatisation des postes frontière, aux services de suivi et de traçage par satellite et à l'introduction de véhicules autonomes sur les itinéraires LTEA.
6. Pourtant, malgré ces obstacles, la connectivité des transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie a été considérablement renforcée au cours des dernières années :
- Le volume de conteneurs a atteint 324 700 EVP en 2018, soit une augmentation de près de 30 % par rapport à l'année précédente ;
 - Il existe des liaisons entre 59 villes chinoises et 48 villes européennes réparties dans 15 pays ; entre 2011 et 2017, 6 300 trains-blocs de conteneurs ont circulé entre l'Europe et l'Asie, dont 3 200 pour la seule année 2017 ;
 - Les coûts de transport d'un conteneur de 40 pieds sont passés de 9 000 dollars en 2010 à 4 000 dollars aujourd'hui, et le temps de transit d'environ 36 jours en 2006 à 16 jours aujourd'hui, voire moins.
7. De plus, les flux de transport routier entre l'Europe et l'Asie gagnent en pertinence du fait :
- De l'entrée en vigueur du système TIR en Chine, en Inde et au Pakistan ;
 - Des essais menés entre la Chine et l'Europe, qui ont montré que le temps de dédouanement et de franchissement des frontières peut être réduit de 80 % ; en outre, selon la Banque mondiale, le volume du fret routier pourrait doubler ;
 - Du déploiement accéléré du système eTIR, qui renforcera encore davantage le potentiel du secteur routier pour les transports sur longue distance.

II. Mise en œuvre du projet LTEA – La voie à suivre, du point de vue des groupes de travail de la CEE, dans les domaines de la route, du rail, de l'intermodalité et de la logistique

A. Introduction

8. En réponse à la demande formulée par le WP.5 à sa trente-deuxième session quant à la consultation des groupes de travail concernés (conformément à ce qui précède), le secrétariat du WP.5 s'est rapproché des groupes suivants :
- Le SC.1 à sa 114^e session (Genève, 16-18 octobre 2019) ;
 - Le WP.24 à sa soixante-deuxième session (Genève, 30 octobre-1^{er} novembre 2019) ;
 - Le SC.2 à sa soixante-treizième session (Genève, 25-27 novembre 2019).
9. En vue de l'élaboration du présent document, le secrétariat du WP.5 a également tenu des consultations avec les secrétariats d'autres groupes de travail :
- Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) ;
 - Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3/WP.3).
10. Le présent document de travail contient également des contributions recueillies à l'occasion d'un atelier sur le renforcement de la sécurité et de l'interopérabilité le long des couloirs de transport terrestre Europe-Asie, organisé conjointement par le secrétariat du WP.5 et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (Tbilissi, 12 et 13 décembre 2019).

B. Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique⁴

11. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a examiné les questions liées à la mise en œuvre du projet LTEA à la suite de la décision prise à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018) par le CTI, qui s'est félicité du travail accompli au cours de la phase III du projet et qui a prié le WP.5 et le WP.24 d'inscrire le cas échéant cette question à l'ordre du jour de leur session ordinaire.

1. Atelier sur les difficultés pratiques liées aux transports intermodaux régionaux et les solutions novatrices pour les surmonter

12. Tenu à l'occasion de la soixante et unième session du WP.24 en novembre 2018, cet atelier était axé sur l'idée que le transport intermodal contribue à la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, puisque l'intermodalité favorise la durabilité économique, environnementale et sociale. Les participants ont déclaré que pour parvenir à un transport durable dans les conditions technologiques actuelles, les marchandises devraient être transportées autant que possible par rail, par voie de navigation intérieure ou par mer, et collectées ou distribuées par la route sur des distances les plus courtes possible. Ils ont également pris note des différentes difficultés pratiques rencontrées par les acteurs du transport intermodal. Ils ont examiné ces difficultés, qui varient d'une région à l'autre, ainsi que les éventuelles solutions pour les surmonter.

- Les informations y relatives figurent dans le rapport de la soixante et unième session du WP.24 (voir la section III du document ECE/TRANS/WP.24/143, disponible à l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp24/ECE-TRANS-WP.24-143f.pdf).
- Les présentations faites dans le cadre de l'atelier sont disponibles à l'adresse www.unece.org/trans/wp24/wp24-themes/2018.html.

13. Le WP.24 estime que ces informations peuvent être considérées comme faisant partie de sa contribution au processus de mise en œuvre du projet LTEA. Il examine également en permanence les questions relatives aux terminaux de transport intermodal et encourage le développement technologique dans le domaine du transport intermodal. Du fait de leurs effets concrets, ces travaux jouent également un rôle important dans la mise en œuvre du projet LTEA.

2. Forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie (Genève, 30 octobre 2019)

14. Conformément à la décision du Bureau du CTI et à la demande formulée par le CTI à sa quatre-vingt-unième session, un forum sur la connectivité durable des transports entre l'Europe et l'Asie, organisé conjointement par les secrétariats de la CEE et de la CESAP, s'est tenu le 30 octobre 2019 dans le cadre de la soixante-deuxième session du WP.24.

15. Le Forum a été l'occasion d'un échange d'informations sur les efforts déployés au niveau national pour renforcer la connectivité interrégionale en matière de transport intermodal et de logistique, notamment la connectivité des infrastructures et la connectivité opérationnelle, ainsi que pour prendre en compte les préoccupations en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement en ce qui a trait au transport intermodal intégré et à la logistique. Les pays participants ont pu présenter les efforts qu'ils avaient déployés pour créer les conditions nécessaires à l'amélioration du transport intermodal et de la logistique au niveau international et ainsi améliorer la connectivité entre l'Europe et l'Asie. L'échange d'informations a également permis de déterminer sur quelle base il fallait entreprendre les travaux nécessaires au renforcement effectif de cette connectivité, ainsi que les difficultés à surmonter.

⁴ Cette contribution a été préparée à la suite de la demande formulée par le WP.5 et transmise au WP.24 à sa soixante-deuxième session. Ces informations ont donné lieu à consultation avec le WP.24 entre le 27 avril et le 15 mai 2020.

16. Les instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports offrent aux pays la base nécessaire pour améliorer la connectivité des transports. Toutefois, pour que ces instruments donnent des résultats, il est important que l'ensemble des pays situés le long d'un axe ferroviaire y adhèrent et les appliquent pleinement, et donc respectent les mêmes dispositions juridiques internationales.

17. Les participants au Forum ont également souligné que le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire pouvait contribuer à améliorer la compétitivité du rail ; à cet égard, il a été fait mention des législations portant notamment sur les contrats de transport de marchandises par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie ou le franchissement aisé des frontières par le matériel roulant. Ils considèrent que la numérisation des documents de transport et des divers certificats phytosanitaires et vétérinaires et leur acceptation tout au long de l'itinéraire ferroviaire figurent parmi les conditions essentielles à l'amélioration de la mise en œuvre des couloirs.

- On trouvera un compte rendu résumé du Forum dans le rapport de la soixante-deuxième session du WP.24 (voir la section III du document ECE/TRANS/WP.24/145, disponible à l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp24/ECE-TRANS-WP.24-2019-145f.pdf).
- Les exposés et les déclarations faits dans le cadre de l'atelier sont disponibles à l'adresse www.unece.org/trans/wp24/wp24-themes/2019.html.

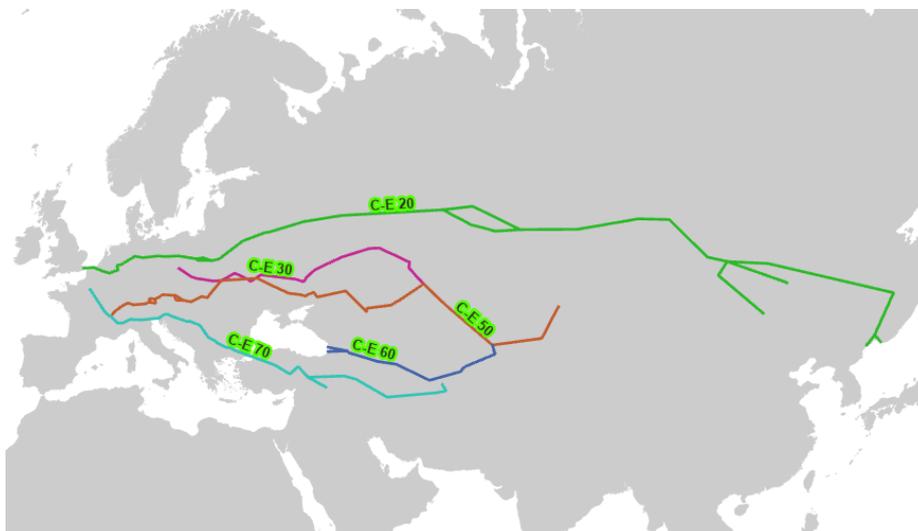
3. Mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes

18. Le WP.24 souhaite souligner qu'il est possible d'améliorer la mise en œuvre des liaisons intérieures en s'appuyant sur l'adhésion à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et sur son application.

19. Le WP.24 est fermement convaincu que l'application de normes minimales pour le réseau international de transport combiné et la réalisation des objectifs de l'AGTC favoriseraient sûrement la mise en œuvre des axes de transport entre l'Europe et l'Asie, même si l'AGTC n'est ouvert à l'adhésion que des États Membres des Nations Unies qui sont membres de la CEE et de ceux que la Commission a admis à titre consultatif conformément aux paragraphes 8 et 11 de son mandat. En effet, le réseau AGTC s'étend jusqu'aux frontières avec la Chine, la République populaire démocratique de Corée et la Mongolie et traverse la République islamique d'Iran (voir fig. III). Néanmoins, l'application des dispositions de l'AGTC par les pays asiatiques non membres de la CEE qui jouent un rôle essentiel dans le transit des marchandises entre l'Europe et l'Asie contribuerait certainement à la mise en œuvre de ces liaisons.

Figure III

Lignes de transport AGTC reliant l'Europe et l'Asie



20. Pour étayer sa position sur l'importance de l'AGTC dans le renforcement de la connectivité Europe-Asie, le WP.24 souhaite rappeler quelques-uns des paramètres techniques et objectifs opérationnels de l'Accord :

- Vitesse minimale des trains de marchandises : 100 à 120 km/h ;
- Longueur des trains : 750 mètres ;
- Charge par essieu : 20 tonnes à la vitesse de 120 km/h, et 22 tonnes à 100 km/h ;
- Gabarit de chargement : gabarit B ou C de l'UIC ;
- Temps d'arrêt pour l'échange de groupes de wagons : inférieur à 30 minutes ;
- Arrêt au franchissement des frontières : un arrêt à une frontière commune ne dépassant pas 30 minutes (les contrôles aux frontières doivent être effectués lorsque l'arrêt est requis pour d'autres raisons techniques ou administratives).

21. Le WP.24 tient à souligner que certains États membres de la CEE situés sur les itinéraires entre l'Europe et l'Asie n'ont pas encore adhéré à l'AGTC. Il s'agit notamment de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Turkménistan. Il convient de les encourager à adhérer à l'AGTC et à en appliquer les dispositions.

22. Le WP.24, en tant qu'organe intergouvernemental chargé de l'AGTC et du suivi de sa mise en œuvre, a décidé avant sa soixante-deuxième session d'inscrire dans son plan de travail l'élaboration d'un instrument de suivi de la mise en œuvre de l'Accord. Cet instrument devrait aider les pays intéressés à comprendre quels sont les normes et les paramètres qui régissent les caractéristiques techniques et quelles sont les mesures concrètes à appliquer pour renforcer la mise en œuvre de l'Accord. Dans ce cadre, un manuel recensant les meilleures pratiques adoptées pour la réalisation des paramètres techniques et des objectifs opérationnels pourrait être élaboré.

23. Le WP.24 souhaite également faire savoir qu'il a entamé un processus visant à clarifier le tracé des lignes AGTC afin que les informations relatives au réseau qui figurent dans l'Accord reflètent l'achèvement des travaux d'infrastructure exécutés dans les pays.

4. Conclusion

24. En conclusion, le WP.24 estime que les activités supplémentaires qu'il a menées en 2018 et 2019 ont grandement facilité la mise en œuvre du projet LTEA au niveau des pays. Il considère également que ses activités courantes – qu'elles soient liées aux travaux sur l'AGTC, aux faits nouveaux intervenus dans le domaine du transport intermodal et de la logistique ou des mesures prises pour appuyer le transport intermodal, ou à d'autres activités s'inscrivant dans le mandat et le programme de travail du WP.24 – contribuent concrètement à l'amélioration du transport international et aident donc les pays à mettre en œuvre les liaisons de transport Europe-Asie. Il continuera donc d'appuyer la mise en œuvre du projet LTEA et d'autres liaisons internationales et intercontinentales dans le cadre de ses activités courantes, conformément à son mandat.

C. Groupe de travail des transports routiers

25. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) favorise le développement et la facilitation du transport routier international en harmonisant et en simplifiant les règles et les critères.

1. Administration des instruments juridiques

26. Pour atteindre cet objectif, le SC.1 élabore, gère et met à jour des instruments juridiques internationaux tels que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR) et, depuis 2008, le Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR). Il fait également office d'organe de tutelle pour les groupes d'experts techniques tels que ceux qui s'occupent de la réglementation des temps de conduite et des périodes de repos des routiers et des dispositifs de contrôle (tachygraphes) utilisés à cet effet. Ces questions sont

couvertes par l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Le SC.1 œuvre également en faveur de l'assurance responsabilité civile pour les véhicules à moteur (système de la carte verte) et du transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar en participant à la rédaction d'un accord multilatéral portant sur ce mode de transport (OmniBUS).

27. En outre, le SC.1 administre l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (ou réseau des routes « E »), qui constitue le cadre juridique et technique international dans lequel s'inscrit le développement d'un réseau routier international cohérent. L'Accord offre notamment un système de numérotation basé sur une orientation nord-sud et ouest-est pour les routes en Europe (y compris les autoroutes, les routes express et les routes ordinaires). Le réseau est numéroté à partir de E 1 et ses routes traversent les frontières nationales jusqu'aux pays du Caucase du Sud (Arménie et Azerbaïdjan) et de l'Asie centrale (Kirghizistan). Tous ces instruments contribuent de manière significative à la mise en œuvre des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

28. Les principaux accords et instruments pertinents sont les suivants :

- La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Convention CMR), du 19 mai 1956 ;
- Le Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, du 5 juillet 1978 ;
- Le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), de 2008 ;
- L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), du 15 novembre 1975 ;
- L'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), de 1970 ;
- La carte internationale d'assurance automobile (carte verte).

2. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route et Protocole additionnel concernant la lettre de voiture électronique

29. L'utilisation de la Convention CMR et de l'e-CMR joue un rôle primordial dans la poursuite de la mise en œuvre des liaisons de transport Europe-Asie.

a) Contexte juridique

30. La Convention CMR et l'e-CMR portent sur diverses questions juridiques ayant trait au transport de marchandises par route. Comme le prévoit son article 1, la Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il s'agit d'une des rares conventions de la CEE qui relève du droit privé plutôt que du droit public. La Convention CMR établit les conditions contractuelles, le document contractuel (lettre de voiture), ainsi que les limites de la responsabilité du transporteur en cas de perte totale ou partielle de la marchandise ou de retard dans sa livraison. Y est également défini le contenu de la lettre de voiture (également appelée « lettre de voiture CMR ») par laquelle le contrat de transport est constaté.

b) Avancées en matière de numérisation

31. La version électronique de la lettre de voiture CMR, l'e-CMR, fait l'objet d'un protocole additionnel à la Convention CMR qui est entré en vigueur en 2011⁵. Seuls les pays qui sont parties contractantes à la Convention CMR peuvent adhérer au Protocole additionnel. À l'heure actuelle, l'e-CMR compte 26 Parties contractantes et 8 signataires⁶.

32. Au vu de l'intérêt croissant suscité par l'utilisation de l'e-CMR, les transporteurs pourraient bientôt être en mesure de saisir électroniquement et de stocker des informations logistiques ainsi que d'échanger des données dans différentes langues en temps réel au moyen d'un téléphone portable ou d'une tablette. La mise en œuvre de l'e-CMR permettra de diminuer les coûts (par exemple, les frais de manutention seront de trois à quatre fois moins élevés), d'accélérer les processus de gestion et de facturation, et de réduire les anomalies de livraison et de réception. Son utilisation devrait également permettre d'améliorer la précision des données et la disponibilité d'informations en temps réel sur la situation des envois, y compris la preuve de livraison.

33. L'utilisation de l'e-CMR dans des applications pratiques fait l'objet de projets pilotes entre l'Espagne et la France et en Belgique, ainsi que dans la région du Benelux, pour les transports entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas. Le projet pilote franco-espagnol a débuté en janvier 2017. L'adhésion ces dernières années du Bélarus, de l'Estonie, de la Fédération de Russie, de la Finlande, de la République de Moldova, de la Roumanie et de la Turquie, ainsi que, en 2019, de la Pologne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et du Tadjikistan et, en 2020 (à ce jour), de la Norvège et de la Suède a encore renforcé la capacité potentielle de l'e-CMR à faciliter le transport routier entre l'Europe et l'Asie.

c) Renforcement des capacités

34. Le secrétariat du SC.1 prévoit de lancer au second semestre 2020, conjointement avec l'Organisation de coopération économique, un projet de renforcement des capacités, financé par la Banque islamique de développement, dans le but de promouvoir l'e-CMR et de faciliter son adoption en Afghanistan, en Azerbaïdjan, en Iran (République islamique d'), au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Ouzbékistan, au Pakistan, au Tadjikistan, au Turkménistan et en Turquie. Deux ateliers de renforcement des capacités seront organisés dans le cadre du projet, et un consultant international sera recruté pour des travaux relatifs aux aspects techniques entre les ateliers.

3. Conclusion

35. En conclusion, le SC.1 estime que les instruments juridiques et les outils pratiques qui relèvent de sa compétence pourront grandement contribuer à la mise en œuvre des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. Que ce soit par l'harmonisation des normes d'infrastructure (AGR), la promotion de l'utilisation de la Convention CMR et de l'e-CMR, l'utilisation du tachygraphe (AETR) ou l'appui au système de la carte verte (qui facilite le franchissement des frontières et le règlement des sinistres en cas d'accident de la route dans 48 pays membres de la région eurasiennne), les instruments fournis par le SC.1 jouent un rôle significatif.

D. Groupe de travail des transports par chemin de fer

36. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) appuie les décideurs de l'industrie et du transport ferroviaires dans des domaines tels que les normes paneuropéennes d'infrastructure ferroviaire (AGC), la facilitation du franchissement des frontières, et les aspects opérationnels du transport ferroviaire international (par exemple, capacités d'infrastructure, productivité, interopérabilité, nouvelles technologies de transport). Il fait également office d'organe de tutelle du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (voir plus haut) et du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire.

⁵ Ibid.

⁶ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=_fr.

37. Les principaux accords pertinents sont les suivants :

- L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), de 1985.

38. L'AGC recense les lignes ferroviaires d'importance internationale – les lignes E – et définit les paramètres d'infrastructure auxquels elles doivent se conformer afin de faciliter le franchissement des frontières pour les passagers et le fret. Comme l'AGR, il couvre la région de la CEE, jusqu'au Caucase du Sud.

1. Création d'un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire

39. Dans le prolongement de la création et de l'introduction progressive de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, à partir de 2007, les États membres de la CEE sont en train d'arrêter la version définitive du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire⁷, grâce auquel les opérateurs pourront transporter des marchandises dans le cadre d'un régime juridique unique sur tout l'axe est-ouest reliant l'Europe et l'Asie. Les travaux se poursuivent dans le cadre d'un groupe d'experts désigné qui se réunit sous les auspices du SC.2⁸ et qui associe des experts juridiques de tous les pays concernés, d'organisations internationales telles que l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et de l'industrie ferroviaire et des transports en général. La rédaction du projet de dispositions juridiques de la législation ferroviaire uniformisée relative au transport international de marchandises a été achevée en 2017. Ces dispositions ont été testées : a) au cours d'un essai pilote virtuel, en mai 2017, le long du couloir Allemagne-Pologne-Bélarus-Fédération de Russie ; et b) au cours d'un essai pilote réel en avril 2019 mené le long du couloir Azerbaïdjan-Géorgie-Turquie. En 2020, le Groupe d'experts doit concentrer ses travaux sur l'achèvement du texte de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises.

2. Conclusion

40. Le SC.2 estime que l'accord sur les infrastructures, qui relève de sa compétence, et les travaux en cours sur la création d'un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire jouent un rôle déterminant dans la poursuite de la mise en œuvre des liaisons ferroviaires entre l'Europe et l'Asie. Dans le même temps, comme cela a été discuté lors du récent atelier sur la compétitivité du fret ferroviaire qui s'est tenu à sa session de novembre 2019, il considère que les États membres doivent coordonner plus étroitement leur action au niveau paneuropéen afin de renforcer la compétitivité du fret et d'augmenter sa part de marché dans les échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie. Il conviendra également de concentrer les efforts sur le renforcement de l'harmonisation et de l'interopérabilité, ainsi que sur l'amélioration des infrastructures, que ce soit aux postes frontière, aux goulets d'étranglement du réseau ou aux endroits où elles ont été mal entretenues.

E. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

41. Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) élabore, examine, modifie et administre divers accords et conventions des Nations Unies dans le domaine de la facilitation du passage des frontières et du transit, notamment la Convention TIR et la Convention sur l'harmonisation. Cette dernière a pour objectif de rationaliser les procédures administratives et de supprimer les obstacles techniques qui ralentissent le franchissement des frontières. Elle s'applique à tous les mouvements de marchandises importées, exportées ou en transit, qui traversent une ou plusieurs frontières maritimes, aériennes ou terrestres.

⁷ www.unece.org/?id=32361.

⁸ www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geurl_mandate.html.

42. Les principaux accords administrés par le WP.30 et qui concernent le transport entre l'Europe et l'Asie sont les suivants :

- La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), du 14 novembre 1975 ;
- La Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, du 21 octobre 1982 ;
- La Convention douanière relative aux conteneurs, du 2 décembre 1972.

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), du 14 novembre 1975

a) Un outil unique pour la facilitation du transit

43. La Convention TIR, qui est un outil unique de facilitation du transport, joue un rôle central dans la poursuite de la mise en œuvre de liaisons routières entre l'Europe et l'Asie. Il s'agit d'une convention des Nations Unies qui établit et régleme le seul système mondial de transit douanier en vigueur. Elle couvre un large territoire et compte 76 Parties contractantes, dont l'Union européenne. En 2020, on compte près de 34 000 opérateurs autorisés à utiliser le système TIR, et environ un million de transports TIR sont effectués chaque année. La Convention TIR facilite le transport international de marchandises à partir d'un ou de plusieurs bureaux de douane de départ et jusqu'à un ou plusieurs bureaux de douane de destination, et ce à travers autant de pays que nécessaire. En règle générale, le véhicule reste scellé tout au long du transport TIR et, par conséquent, le chargement n'est généralement pas inspecté aux postes frontière. Toutefois, les autorités douanières peuvent effectuer des contrôles par sondage ou lorsqu'elles soupçonnent des irrégularités. Pour couvrir les droits et les taxes dus tout au long du voyage, la Convention a établi une chaîne de garantie internationale qui est administrée par l'Union internationale des transports routiers (IRU).

b) Une applicabilité multimodale

44. La Convention s'applique aux véhicules routiers, aux ensembles de véhicules ainsi qu'aux conteneurs, et permet l'utilisation du carnet TIR pour tous les modes de transport, y compris les chemins de fer, les voies navigables intérieures et les voies maritimes, à condition qu'au moins une partie du trajet se fasse par la route. En mars 2020, un premier transport intermodal entre l'Inde et l'Afghanistan a été réalisé à l'aide du système TIR ; des produits de la chaîne de fabrication ont ainsi été transportés via le port de Chabahar (République islamique d'Iran) en seulement sept jours (cinq par mer et deux par route), soit un gain de trois ou quatre jours (IRU, 2020).

c) Une portée géographique élargie

45. L'adhésion, ces dernières années, de l'Argentine et d'Oman au système TIR et l'entrée en vigueur du système en Chine et en Arabie Saoudite ouvrent d'importantes possibilités de facilitation du transit pour les pays en développement sans littoral. En mai 2018, un parcours d'essai de 5 600 km a été effectué de Dalian (province du Liaoning), en Chine, à Novossibirsk (Fédération de Russie) en utilisant pour la première fois le système TIR qui, selon l'IRU, pourrait réduire d'au maximum 80 % le temps nécessaire au dédouanement sur cet itinéraire. En avril 2019, le tout premier transport TIR de la Chine intérieure vers la Fédération de Russie effectué par un opérateur étranger s'est déroulé de Tianjin (Chine) à Tver (Fédération de Russie), soit une distance totale de 9 300 km parcourue en douze jours.

d) Les activités de numérisation en cours

46. Une étape importante a été franchie en février 2020, lorsque les Parties contractantes à la Convention TIR ont approuvé la base juridique du système eTIR sous la forme d'une nouvelle annexe 11 à la Convention. Cette nouvelle annexe, qui devrait entrer en vigueur le 25 mai 2021, s'ajoute aux projets pilotes eTIR menés avec succès entre l'Iran (République islamique d'Iran) et la Turquie, entre l'Azerbaïdjan et l'Iran (République

islamique d') ainsi qu'entre la Géorgie et la Turquie, qui ont constitué une première étape vers l'informatisation complète du régime TIR, et elle donne un nouvel élan à ce processus. À la suite des projets pilotes eTIR et des négociations sur l'annexe 11, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) a continué d'améliorer les spécifications eTIR, qui fourniront à terme tous les détails techniques relatifs à la manière dont les systèmes informatiques douaniers nationaux, les systèmes du secteur privé et le système international eTIR interagiront pour garantir la fluidité des procédures eTIR. Certaines Parties contractantes à la Convention, par exemple à l'échelon de l'Union européenne, ont déjà commencé à réfléchir à la meilleure façon d'interconnecter leurs systèmes informatiques avec le système eTIR. Une autre étape importante de l'année 2020 a été la transformation du GE.1, auparavant un groupe informel travaillant uniquement en anglais, en un groupe officiel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR, dont le nom abrégé sera WP.30/GE.1. Les réunions du WP.30/GE.1 se dérouleront avec interprétation complète et documentation dans les trois langues officielles de la CEE (anglais, français et russe).

e) Conclusion

47. La mise en œuvre accélérée des systèmes TIR et eTIR pourrait jouer un rôle central dans la mise en œuvre du projet LTEA, non seulement pour le transport routier, mais aussi pour tous les modes terrestres compte tenu du caractère multimodal du système TIR. Associée à la Convention sur l'harmonisation, dont l'objet est de rationaliser les procédures administratives et de supprimer les obstacles techniques au transport entre les pays qui participent au projet LTEA, la Convention TIR, appliquée à plus grande échelle au niveau régional, pourrait faciliter les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

F. Groupe de travail des transports par voie navigable

48. Dans la phase I du projet LTEA, une section était consacrée aux voies navigables intérieures, en relation avec l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et le Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable. À l'époque, 16 voies navigables intérieures et 48 ports intérieurs LTEA avaient été jugés prioritaires en termes de financement et de développement.

49. En particulier, les liaisons fluviales suivantes avaient été mentionnées :

- La liaison Rhin-Main-Danube, qui relie l'Europe occidentale, l'Europe centrale et l'Europe du Sud-Est à la mer Noire et aux pays du Caucase ;
- Le fleuve Oural, qui relie le nord-ouest du Kazakhstan à la mer Caspienne ;
- Le fleuve Ob et la rivière Irtych, qui relie la Russie et l'est du Kazakhstan.

50. Actuellement, le nombre de Parties contractantes à l'AGN est de 19, après l'adhésion de la Serbie en 2014 et de la Pologne en 2017. Le réseau AGN couvre 29 260 km de voies navigables européennes et 440 ports d'importance internationale, et il s'étend de l'Atlantique à l'Oural en reliant 37 pays, principalement européens.

51. Le *Livre blanc sur les progrès, les réalisations et l'avenir du transport durable par voie navigable*⁹, publié en anglais par la CEE en 2020, est la troisième édition d'un document d'orientation sur la situation actuelle, les tendances et les défis dans le domaine de la navigation intérieure sur le réseau de voies navigables européennes d'importance internationale dans la région de la CEE. Il met en évidence les progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'AGN et donne un aperçu des projets d'infrastructures en cours.

⁹ Le *Livre blanc* est disponible à l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/IWW_WhitePaper_ECE_TRANS_279.pdf

52. Les projets suivants, qui sont menés dans le cadre du projet LTEA, méritent d'être mentionnés :

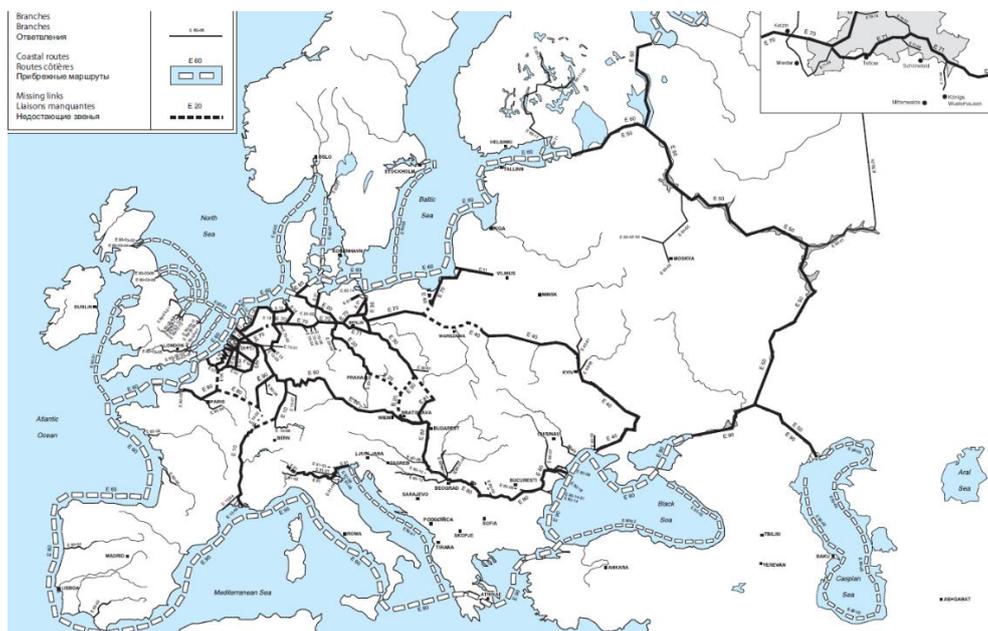
- La voie navigable E 40, qui relierait la mer Baltique à la mer Noire en traversant la Pologne, le Bélarus et l'Ukraine, a récemment obtenu un appui politique dans les trois pays concernés. Si elle était entièrement navigable, cette voie permettrait de transporter des marchandises de la mer Noire vers les pays d'Europe occidentale, notamment les pays nordiques. Une fois que les principaux goulets d'étranglement de la section Oder-Vistule auront été éliminés et que cette section sera conforme aux exigences de la classe Va, il sera possible de transporter des marchandises par voie fluviale entre l'Europe occidentale et l'Europe orientale, et vers l'Europe du Sud-Est, en transitant par la Pologne. Selon les estimations, environ 20 % des marchandises actuellement acheminées par voie ferrée et environ 10 % des marchandises transportées par route pourraient emprunter cette voie navigable ;
- Le projet de système européen multiservices d'alerte météorologique (EMMA) a été conçu pour développer la navigation intérieure et fluviomaritime dans la région de la mer Baltique, comme le prévoit le document d'orientation intitulé « Strengthening Inland Navigation and River-Sea Shipping in Europe and the Baltic Sea Region ».

53. L'AGN comprend également des parcours côtiers, notamment :

- La voie navigable E 60, qui remonte de Gibraltar en longeant les côtes du Portugal, de l'Espagne, de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne, passe par le canal de Kiel, puis longe les côtes de l'Allemagne, de la Pologne, de la Lituanie, de l'Estonie et de la Fédération de Russie jusqu'à Saint-Pétersbourg, avant d'emprunter la voie navigable Volga-Baltique et le canal mer Blanche-mer Baltique, et de suivre les côtes de la mer Blanche jusqu'à Arkhangelsk ;
- La voie navigable E 90, qui part de Gibraltar et longe les côtes de l'Espagne, de la France, de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie, de la Bulgarie, de la Roumanie et de l'Ukraine et suit la côte sud de la Crimée jusqu'à Azov, puis emprunte le fleuve Don jusqu'à Astrakhan ;
- La voie navigable E 90-05, qui parcourt la mer Caspienne.

54. Il s'agit de voies navigables accessibles seulement aux bateaux fluviomaritimes, ce qui empêche les investissements à l'échelle du système sur ces routes. Néanmoins, il importe de continuer à investir ou de prévoir des investissements afin d'accroître l'efficacité ou les avantages économiques potentiels de ces itinéraires combinant fleuves et mers.

Figure IV
Le réseau de voies navigables E selon l'AGN



55. Durant la phase I du projet LTEA, la part des projets de transport par voie navigable a été estimée à 4 %, et ces projets ont été exclus des catégories prioritaires dotées d'un financement confirmé. Par conséquent, les liaisons LTEA n'ont pas été examinées au cours des sessions du SC.3/WP.3. Toutefois, étant donné les avantages du transport fluvial et fluvio-maritime en termes de sécurité, de fiabilité et de réduction de la congestion, de performance environnementale, de consommation d'énergie et de rentabilité du transport de grandes quantités sur de longues distances, la question des voies fluviales pourrait être abordée à des stades ultérieurs de la mise en œuvre des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

IV. Proposition quant à la voie à suivre – Renforcer la mise en œuvre des couloirs de transport Europe-Asie et d'autres couloirs internationaux grâce à une meilleure gestion et à une coordination accrue

A. Un besoin de coordination accrue

56. Comme le montre l'analyse ci-dessus, il existe un énorme potentiel d'amélioration de la connectivité interrégionale, en particulier sur les axes de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie. Au cours de la dernière décennie, les acteurs publics et le secteur privé de la région ont œuvré sans relâche pour lever les derniers obstacles, qu'ils soient physiques ou non, à l'interopérabilité du transport international.

57. Ce faisant, les pays eurasiens ont largement bénéficié de leur adhésion aux conventions et accords régionaux et internationaux administrés par la CEE et de leur ratification de ces instruments, qui constituent le fondement de la gouvernance réglementaire en faveur d'une mobilité sûre, efficace, socialement inclusive et respectueuse de l'environnement, et d'une connectivité interrégionale et régionale fondée sur le transport terrestre, notamment sur la route, le rail, les voies navigables et le transport intermodal.

58. Cette participation accrue a donné de bons résultats : les volumes de conteneurs transportés par train ont augmenté de près de 30 % par an pour atteindre 324 700 EVP en 2018 ; le nombre de trains-blocs de conteneurs entre l'Europe et l'Asie a également connu une augmentation massive, et le temps d'acheminement a été réduit d'au moins 50 %. Afin

de maintenir cette dynamique et d'exploiter pleinement le potentiel du transport terrestre entre l'Europe et l'Asie, il faut mettre en œuvre davantage de couloirs de transport multimodal bien gérés et économiquement viables.

59. La précédente analyse du projet LTEA avait montré que si les couloirs entre l'Europe et l'Asie étaient pratiquement opérationnels, il était nécessaire de les améliorer pour les rendre réellement compétitifs sur le marché du transport intercontinental de marchandises de grande valeur ou soumises à des contraintes de temps. Les difficultés qui restent à surmonter, notamment les déficits d'infrastructure et les lacunes administratives ou réglementaires, doivent être traitées collectivement avec la participation de tous les acteurs concernés des secteurs public comme privé. Ce n'est qu'alors que les couloirs intérieurs entre l'Europe et l'Asie pourront répondre aux besoins des chaînes d'approvisionnement modernes : fiabilité, sécurité, service à la clientèle.

60. Pour répondre aux attentes, ces couloirs de transport doivent non seulement disposer d'infrastructures de transport de qualité et bien entretenues, mais aussi s'appuyer sur une application harmonieuse des cadres juridiques, des règles et des politiques de transit, et des mesures de facilitation des transports et du commerce convenus entre les parties. En outre, la conception et la mise en œuvre de services intégrés le long de certains couloirs, par exemple les trains-blocs, doivent faire l'objet d'une coordination. Il faudrait s'inspirer des bonnes pratiques du Conseil international de coordination pour les transports transeursiens (CCTT), qui rassemble des centaines de parties prenantes intervenant dans l'organisation et la fourniture de services de transport à valeur ajoutée. La promotion et la mise en place de systèmes de transport terrestre efficaces, y compris de couloirs, revêtent une importance particulière pour les pays en développement sans littoral, car ces systèmes leur permettent de se connecter aux marchés internationaux et aux chaînes de valeur régionales et mondiales, et ainsi de développer leurs exportations. L'établissement de voies de transit fonctionnelles et bien gérées contribuera également à réduire le temps passé aux frontières et les coûts, ce qui améliorera la fiabilité et la prévisibilité des opérations.

61. À ce stade, il importe plus que tout de prendre des mesures en faveur des couloirs, notamment en élaborant des plans de travail et en fixant des objectifs opérationnels précis, en ciblant des types et des volumes particuliers de fret, en déterminant des indicateurs de résultats convenus au niveau régional, et en mutualisant le matériel roulant, notamment les wagons et les conteneurs. En dernier ressort, la qualité d'un couloir de transport se mesure à l'aune de son maillon le plus faible.

62. C'est dans cet esprit que le secrétariat souhaite proposer la création, sous les auspices du WP.5, d'un groupe pilote chargé de la gestion des couloirs, dont l'objectif serait d'améliorer la coordination, entre quelques parties prenantes de pays participant au projet LTEA, des travaux relatifs à certains couloirs ou segments de couloir.

B. Grands principes d'une bonne gestion des couloirs

63. La gestion des couloirs doit s'inspirer des bonnes pratiques mises en place par l'Union européenne, les projets TEM et TER et le CCTT pour définir les priorités transversales, convenir des plans de travail et suivre les progrès de la mise en place des couloirs dans le respect des règles, normes et principes internationaux. La Commission européenne, par exemple, a nommé un coordonnateur pour chacun des neuf principaux couloirs du réseau. Ces coordonnateurs agissent au nom de la Commission européenne et pour son compte.

64. Leur mandat recouvre les aspects ci-après :

- Établir le plan de travail du couloir dont ils ont la charge (en collaboration avec les États membres concernés) ;
- Appuyer et suivre la mise en œuvre du plan de travail, le cas échéant en mettant en évidence les difficultés et en recherchant des solutions appropriées ;
- Consulter régulièrement les membres du forum du couloir (un organe consultatif réunissant les États membres et diverses parties prenantes) ;

- Formuler des recommandations dans des domaines tels que le développement des transports le long des couloirs ou l'accès aux sources de financement ;
- Faire rapport chaque année sur les progrès réalisés au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et aux États membres concernés.

65. Les plans directeurs des projets TEM et TER, tous deux administrés par un coordonnateur, constituent le cadre de la coopération intergouvernementale en vue du développement coordonné de réseaux internationaux cohérents d'infrastructures de transport dans les pays participants et de leur intégration dans les réseaux paneuropéens.

66. Les projets TEM et TER reposent sur la participation active et le soutien des pays membres par le truchement d'un accord relatif au fonds d'affectation spéciale constitué auprès de la CEE. Le comité de pilotage des projets, leur organe administratif et politique le plus élevé, est composé de délégations de chaque pays participant. Les ressources nécessaires au financement des travaux des coordonnateurs de projet et des différentes réunions tenues dans ce cadre proviennent du fonds d'affectation spéciale. Les coordonnateurs des projets TEM et TER font rapport chaque année au CTI.

67. Le CCTT a été fondé par le Ministère des communications ferroviaires de la Fédération de Russie, la Deutsche Bahn, le Group of European Trans-Eurasia Forwarders and Operators et la Korean International Freight Forwarders Association. Il compte actuellement plus de 96 sociétés membres issues de 23 pays, dont des sociétés nationales des chemins de fer d'Europe, d'Asie et des États de la Communauté d'États indépendants, des sociétés de transport, des opérateurs et des transitaires de premier plan, des ports et des entreprises de manutention, des organismes d'État, des administrations et des municipalités, et des sociétés spécialisées dans les domaines des télécommunications, du marketing, de la sécurité et des médias. En plus de vingt ans d'existence, le CCTT s'est taillé une réputation internationale et il facilite le réseautage et la coopération entre toutes les parties prenantes au transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Il a mis en place plusieurs groupes de travail qui œuvrent à l'amélioration continue des services et des flux de marchandises :

- Le groupe de travail sur l'amélioration de la compétitivité du couloir de transport international est-ouest ;
- Le groupe de travail sur l'amélioration de la compétitivité du couloir de transport international nord-sud ;
- Le groupe de travail sur le développement du transport multimodal en Extrême-Orient ;
- Le groupe de travail sur le développement des technologies de l'information ;
- Le groupe de travail sur l'harmonisation du droit international des transports.

68. Comme le montrent les exemples ci-dessus, l'entité responsable de la gestion du couloir doit être désignée dans le cadre d'un processus intergouvernemental. Elle doit faire rapport périodiquement à l'organe intergouvernemental de tutelle. La gestion des couloirs nécessite donc une structure de gouvernance et un dispositif institutionnel approuvés par toutes les parties prenantes, que le WP.5 est idéalement placé pour fournir.

C. Mise en place de groupes chargés de la gestion des couloirs sur certains itinéraires LTEA

69. Les groupes chargés de la gestion des couloirs auraient pour objectif de définir les priorités en matière d'interopérabilité et de suivre la mise en place des couloirs sous la supervision générale du WP.5. Ils devraient également fixer des objectifs opérationnels et en assurer le suivi, ainsi que proposer des mesures correctrices.

70. Pour que les groupes de gestion parviennent à atteindre leur objectif, le processus de gouvernance suivant est proposé :

- Un organisme intergouvernemental devrait suivre les travaux, les guider et définir les itinéraires qui nécessitent une gestion, puis arrêter le programme de travail, les

objectifs et les priorités des groupes de gestion. Le WP.5, en tant qu'organe intergouvernemental chargé du suivi de ces travaux depuis 2000, devrait assumer un rôle de supervision pour les travaux dont il a été décidé qu'ils relevaient de sa compétence, dans le cadre de ses activités prioritaires de développement des réseaux et des liaisons de transport. Pour ce faire, le WP.5, avec l'appui de son secrétariat, prendrait toutes les mesures nécessaires pour obtenir le financement extrabudgétaire requis pour faciliter le fonctionnement des groupes de travail ;

- Le WP.5 devrait nommer ou élire des coordonnateurs pour chaque groupe de travail, par roulement ;
- Le WP.5 devrait conseiller les groupes de gestion quant aux priorités transversales et aux programmes de travail, conformément aux plans de travail de tous les groupes concernés, et rechercher des synergies avec d'autres instances internationales œuvrant à la mise en place des couloirs.

71. La structure institutionnelle des groupes de gestion pourrait être la suivante :

- Membres principaux : des membres du gouvernement (ministre des transports ou de l'économie) de chacun des pays situés le long du couloir ; chaque pays devrait désigner officiellement ses représentants auprès des groupes de gestion ;
- Coordonnateur du couloir : il serait choisi parmi les principaux membres du groupe de gestion ;
- Autres membres : autres parties prenantes, y compris des opérateurs du secteur privé, sur invitation du coordonnateur.

72. Les principales tâches assignées aux groupes de gestion pourraient être les suivantes :

- Définir des priorités en matière d'interopérabilité et des objectifs opérationnels pertinents et adaptés à chaque couloir ;
- Élaborer un plan de travail pour le couloir en vue d'exécuter les activités prioritaires et d'atteindre les objectifs (déterminer, entre autres, les indicateurs clefs de performance, les volumes de fret envisagés, les possibilités de mutualisation du matériel roulant et des conteneurs) ;
- Promouvoir l'adhésion aux instruments juridiques relatifs aux transports administrés par la CEE et l'application de leurs dispositions ;
- Mettre en place des projets pilotes consacrés aux couloirs, par exemple aux trains-blocs, aux convois de camions, aux connexions intermodales et aux programmes de numérisation des conventions de la CEE comme l'eTIR et l'e-CMR, ou aux projets de convention (par exemple, sur la législation ferroviaire uniformisée) ;
- Suivre la mise en œuvre du plan de travail, le cas échéant en mettant en évidence les difficultés et en recherchant des solutions appropriées ;
- Recenser et attirer les flux de fret et les types de marchandises pour lesquels un couloir en particulier présenterait un avantage comparatif ;
- Formuler des recommandations dans des domaines tels que le développement des transports le long des couloirs ou l'accès aux sources de financement ;
- Préconiser des réformes réglementaires et législatives et piloter des réformes en matière de facilitation du commerce et de logistique ;
- Suivre les résultats obtenus par chaque pays grâce aux indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs ;
- Assurer la commercialisation du couloir et la promotion de son utilisation conformément aux objectifs opérationnels.

73. Une proposition d'organisation institutionnelle est annexée au présent document.

74. La mise en place de ces groupes de gestion favoriserait les synergies avec un projet en cours financé par le Compte de l'ONU pour le développement concernant l'élaboration d'un ensemble d'indicateurs de la connectivité durable des transports intérieurs. Ce projet consiste principalement à élaborer un outil permettant aux pays de mesurer leur degré de connectivité, aussi bien aux niveaux national et bilatéral/sous-régional qu'en termes d'infrastructure matérielle et logicielle. Une fois qu'il aura été entièrement élaboré et mis à l'essai dans les cinq pays pilotes, cet outil constituera un instrument (un ensemble de critères mesurables) qui permettra aux pays d'évaluer :

- La mesure dans laquelle ils font une utilisation efficace des instruments juridiques, accords et conventions des Nations Unies pertinents ;
- Le degré d'interopérabilité de leurs systèmes de transports intérieurs avec les systèmes régionaux et sous-régionaux.

75. L'ensemble d'indicateurs devrait donc permettre aux décideurs d'évaluer le degré de connectivité économique externe de leur pays en termes d'efficacité des transports terrestres, des systèmes logistiques, du commerce et des procédures douanières et de facilitation du franchissement des frontières. Les gouvernements pourraient également utiliser ces indicateurs pour évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports (c'est-à-dire le Programme 2030) et la tenue de leurs engagements pris dans le cadre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, et en rendre compte.

76. Les indicateurs sont structurés selon les trois piliers de la durabilité et s'appliquent aux quatre secteurs du transport intérieur, à savoir la route, le rail, les voies navigables intérieures et le transport intermodal :

- La durabilité économique : validation de l'efficacité, de la durée et des coûts du franchissement des frontières, ainsi que de la qualité des infrastructures (intermodales) et de l'utilisation des outils informatiques et des solutions de transport intelligentes ;
- La durabilité sociale : évaluation de l'adéquation du niveau d'application des règles de circulation routière, de l'infrastructure routière, de la réglementation des véhicules et des cadres administratifs qui régissent le transport international de denrées périssables et de marchandises dangereuses ;
- La durabilité environnementale : évaluation des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et les émissions sonores (étude de la part des carburants de substitution et de l'âge moyen du parc automobile, entre autres).

77. L'ensemble d'indicateurs pourrait contribuer à une approche méthodologique solide de la gestion des résultats obtenus par les couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie.

D. Élaboration d'un manuel de bonnes pratiques en matière de connectivité des transports interrégionaux

78. Afin de faciliter les activités des groupes chargés de la gestion des couloirs et de tirer parti de l'expérience prouvée du WP.5 en matière de développement et de facilitation de la connectivité des transports interrégionaux et régionaux, il est proposé que soit élaboré un manuel des bonnes pratiques mises en œuvre dans le monde entier, en particulier dans les régions où le WP.5 est intervenu au cours des vingt dernières années. Un tel outil faciliterait la définition des priorités et l'élaboration du programme de travail des groupes : il permettrait également de tirer parti des compétences et des connaissances que le WP.5 a accumulées sur ce sujet au fil des ans.

E. Ressources nécessaires

79. Lors de la phase initiale, le secrétariat du WP.5 pourrait prendre en charge la création et le fonctionnement d'un groupe pilote chargé de la gestion des couloirs, dans la limite des ressources disponibles. Si, au fil du temps, la structure du groupe de gestion devait être élargie ou si des groupes supplémentaires étaient créés, le financement nécessaire à leur fonctionnement pourrait être obtenu auprès de différentes sources et prendre diverses formes, telles que des contributions en nature fournies par les gouvernements, des fonds d'affectation spéciale pour les projets – comme c'est le cas pour les projets TEM et TER –, ou des contributions apportées par différentes institutions financières internationales qui participent déjà au développement des couloirs de transport.

F. Orientations proposées par le Groupe de travail

80. Le WP.5, conformément à son mandat consistant à œuvrer à la mise en place de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie et d'autres couloirs de transport, est invité à examiner les propositions susmentionnées et à fournir des orientations.

Annexe

Organisation institutionnelle des groupes chargés de la gestion des couloirs

La structure des groupes chargés de la gestion des couloirs pourrait être la suivante :

- Membres principaux : des membres du gouvernement (ministre des transports ou de l'économie) de chacun des pays situés le long du couloir ; chaque pays devrait désigner officiellement ses représentants auprès des groupes de gestion ;
- Coordonnateur du couloir : il serait choisi parmi les principaux membres du groupe de travail ;
- Autres membres : autres parties prenantes, y compris des opérateurs du secteur privé, sur invitation du coordonnateur ;
- Réunions : réunions annuelles ou semestrielles, dans l'un des pays situés le long du couloir.

Le coordonnateur du couloir pourrait assumer les tâches suivantes :

- Proposer des priorités en matière d'interopérabilité et des objectifs opérationnels pertinents et adaptés au couloir en question ;
- Évaluer les effets escomptés des mesures à prendre ;
- Définir les intérêts des différentes parties prenantes (expéditeurs, transporteurs, autorités douanières, autorités routières, services de sécurité, autorités sanitaires, entre autres) et servir de médiateur entre elles ;
- Recenser les déficits de capacité des couloirs (en termes de ressources financières, humaines, liées aux infrastructures ou autres) et s'efforcer d'y remédier ;
- Faire rapport chaque année au WP.5, en coopération avec son secrétariat.

Les principales tâches assignées aux groupes chargés de la gestion des couloirs pourraient être les suivantes :

- Définir des priorités en matière d'interopérabilité et des objectifs opérationnels pertinents et adaptés à chaque couloir ;
- Élaborer un plan de travail pour le couloir en vue d'exécuter les activités prioritaires et d'atteindre les objectifs (déterminer, entre autres, les indicateurs clefs de performance, les volumes de fret envisagés, les possibilités de mutualisation du matériel roulant et des conteneurs) ;
- Suivre la mise en œuvre du plan de travail, le cas échéant en mettant en évidence les difficultés et en recherchant des solutions appropriées ;
- Formuler des recommandations dans des domaines tels que le développement des transports le long des couloirs ou l'accès aux sources de financement ;
- Préconiser des réformes réglementaires et législatives et piloter des réformes en matière de facilitation du commerce et de logistique ;
- Suivre les résultats obtenus par chaque pays à l'aide du système de contrôle de l'exécution des projets ;
- Assurer la commercialisation du couloir et la promotion de son utilisation conformément aux objectifs opérationnels.