

**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES  
D'AIX-MARSEILLE**

---

**FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE**

---



**Centre de Droit Maritime et des Transports**

**LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE SINO-EUROPÉEN**



***MASTER II DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES***

*Promotion 2011*

*Sous la direction de Monsieur Cyril BLOCH*

*Par Amélie BOULLAY*

## REMERCIEMENTS

*Je tiens avant tout à remercier Maître Scapel pour les cours de droit aérien et de droit maritime auxquels j'ai eu la chance d'assister en Master I, et sans lesquels je n'aurais découvert le monde passionnant du droit des transports.*

*Je remercie le directeur du Master II Droit du transport Terrestre, Monsieur Bloch, pour m'avoir autorisé à prendre ce sujet de mémoire qui me tenait tant à cœur, et pour le soutien qu'il a pu apporter à mon travail.*

*J'adresse également mes plus sincères remerciements à Monsieur Raymond Lang, Ancien Chef du département affaires institutionnelles et européennes à la Direction Générale Déléguée Infrastructure de la SNCF, pour l'intérêt qu'il a manifesté à l'égard de mon sujet de mémoire, ainsi que pour son aide, qu'il a eu la gentillesse de m'offrir, et les précieux conseils qu'il m'a donné.*

*Je suis par ailleurs, reconnaissante à Monsieur Erik Evtimov, membre du département légal du CIT et spécialiste de l'harmonisation du droit des transport Est-Ouest, pour toutes les informations qu'il m'a donné et le temps qu'il m'a consacré, ainsi que pour les comptes-rendus du travail effectué sur ce sujet par son organisation dont il m'a très généreusement fait bénéficier.*

*Je n'oublie pas non plus les conseils apportés par M. Stephen Perkins, Directeur du Centre de recherches des Transports de l'OCDE, ainsi que par Christian Benoit, passionné du monde ferroviaire, qui m'ont été d'une grande aide.*

*Enfin, je n'oublie pas le soutien et les encouragements apportés par Marjorie Vial et Anne Cécile Naudin tout au long de l'année universitaire, propres à la réalisation de ce mémoire ou concernant l'encadrement de ce Master en général, et je les en remercie très sincèrement.*

## **TABLE DES ABREVIATIONS**

<b>CEMT</b>	Conférence Européenne des Ministres des Transports
<b>CER</b>	Communauté européenne du Rail et des Compagnies d'Infrastructure
<b>CGT-CIM</b>	Conditions générales de transport pour le transport international ferroviaires de marchandises du CIT
<b>CIM</b>	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B à la COTIF)
<b>CIT</b>	Comité International des Transports Ferroviaires
<b>COTIF</b>	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires
<b>CPT-CIM</b>	Conditions particulières de transport pour le transport international ferroviaires de marchandises du CIT
<b>ECE</b>	Economic Commission for Europe
<b>GLV CIM/SMGS</b>	Guide de la lettre de voiture CIM/SMGS du CIT
<b>NESTEAR</b>	Nouveaux Espaces de Transport en Europe Applications de Recherche
<b>OCDE</b>	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
<b>OSJD</b>	Organisation pour la coopération des chemins de fer
<b>OTIF</b>	Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires
<b>TRACECA</b>	Transport Corridor Europe Caucasus Asia
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de Fer
<b>UNECE</b>	United Nations Economic Commission for Europe
<b>UNESCAP</b>	Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique

# SOMMAIRE

## **Introduction**

### **Partie 1. Les enjeux et la mise en œuvre du projet de liaisons de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe**

#### **Titre I Les enjeux du projet**

Chapitre 1. L'enjeu principal : le rôle croissant du fret ferroviaire dans une perspective multimodale d'intégration à la chaîne logistique mondiale

Chapitre 2. L'enjeu secondaire : le transport ferroviaire de marchandises comme alternative au transport maritime.

#### **Titre II La mise en œuvre concrète du projet**

Chapitre 1 Le cadre institutionnel : les acteurs du développement du fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe

Chapitre 2 Le cadre infrastructurel et opérationnel; l'élaboration de corridors transcontinentaux eurasiatiques pour le fret ferroviaire.

### **Partie 2. Les obstacles à la concrétisation immédiate du projet de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe**

#### **Titre I Les obstacles de natures techniques et opérationnels**

Chapitre 1. Les problèmes liés au cadre infrastructurel lui-même

Chapitre 2. Les problèmes liés à la sécurité et à la sûreté du fret ferroviaire longue distance

#### **Titre II Les obstacles de natures réglementaires et juridiques**

Chapitre 1 L'actuelle hétérogénéité du cadre réglementaire en matière de fret ferroviaire international

Chapitre 2 Une nécessaire harmonisation du droit du transport ferroviaire international de marchandises

## **INTRODUCTION**

Le 7 mai 1996 à Pékin, Song Jian, président de la Commission d'Etat chinoise pour la science et la technologie présentait le projet du chemin de ferroviaire eurasiatique « *comme le tremplin d'une nouvelle ère économique pour une nouvelle civilisation humaine* ». Douze ans plus tard, le 9 janvier 2008, s'est élancé le premier train « eurasiatique » de marchandises reliant Pékin à Hambourg. Le train a relié les deux villes après avoir traversé la Chine, la Mongolie, la Russie, la Biélorussie, la Pologne et l'Allemagne, soit plus de 10 000 km, en seulement quinze jours<sup>1</sup>. Trois ans plus tard, le 9 mai 2011, une seconde liaison ferroviaire a vu le jour, connectant le Sud-ouest de la Chine, la municipalité Chongqing, à Anvers, en Belgique.

Le mode ferroviaire a donc été privilégié pour constituer la voie alternative terrestre moderne d'acheminement au transport maritime. Un choix bien réfléchi, au vu de l'ampleur du projet, qui n'est pas des moindres, car initié il y a une dizaine d'années et dont la concrétisation définitive et complète n'est prévue également que dans une autre dizaine d'années. Le rail a ainsi été choisi pour diverses raisons, que nous aurons l'occasion d'expliquer par la suite. De façon générale, le rail symbolise parfaitement les liens de natures diverses qui existent à l'heure actuelle entre les deux puissances mondiales que sont l'Europe et la Chine. En effet, les relations sino-européennes n'ont jamais été aussi soutenues et font désormais partie des relations bilatérales internationales les plus importantes. On assiste à la mise en place depuis quelques années d'une véritable coopération sino-européenne, qui touche une multitude de domaines. Alors que les relations entre les deux extrémités du continent eurasiatique n'avaient vu le jour que sur un plan purement économique et commercial, elles se sont développées progressivement et concernent aujourd'hui d'autres sujets internationaux tels que la diplomatie, la finance, la culture, l'énergie, l'environnement, la sécurité internationale, mais également, le transport.

La coopération sino-européenne en matière de transport n'est pas récente. En effet, le transport, qui n'est en fait que la représentation concrète d'un des aspects de la communication internationale, a été l'un des premiers véritables points mis en avant dans la stratégie de croissance employée par la Chine il y a une dizaine d'années maintenant.

---

<sup>1</sup> Le post.fr, « Le pont ferroviaire eurasiatique, nouvelle route de la soie du XXIème siècle »

Sur ce point, il faut rappeler l'importance du rôle joué par les transports pour un pays en développement, en ce que l'élaboration et la mise au point d'un réseau complet et efficace de dessertes nationales permet une connexion directe avec le réseau mondial lui-même, et donc un accès au marché économique planétaire. C'est pour cette raison que les pays émergents font du transport une priorité étatique, et que les pays développés s'efforcent pour le minimum d'entretenir régulièrement leurs réseaux, et pour le mieux, de les compléter.

C'est dans cette perspective que la Chine s'est attachée à développer des services adéquats et performants de transport depuis une dizaine d'année, et ce, dans le dessein de faciliter ses échanges commerciaux avec le reste du monde, et en particulier avec l'Europe. Elle a ainsi accordé une telle importance à ce domaine, qu'elle a développé et construit les installations nécessaires au trafic international avant même d'instaurer son propre réseau national. C'est pour cette raison que la Chine est devenue un acteur majeur du fret maritime international en très peu de temps, et qu'elle abrite au 21<sup>ème</sup> siècle les plus grands ports au monde, que très peu de pays sont en mesure de concurrencer. La voie maritime a donc été la première privilégiée par la République de Chine pour l'exportation de ses marchandises, et le développement du transport s'est effectué en priorité autour des lieux de fabrication des biens destinés au commerce international, situés principalement sur sa côte est. Cette concentration d'unités de production proche des accès maritimes a d'ailleurs eu pour effet de faciliter le développement de son commerce extérieur, aujourd'hui d'une telle importance que cette région constitue l'une des plus grandes façades maritimes au monde.

Mais depuis quelques années, la Chine, forte de sa position de leader économique acquise grâce à son statut privilégié d'exportateur mondial, a également fait du transport national une priorité gouvernementale. Elle s'est donc appliquée à développer son réseau routier, fluvial, mais surtout ferroviaire, qui a été érigé en 2010 au rang de premier réseau ferré mondial.

En Europe Centrale également les pays qui sont à la recherche d'une émergence sur le marché mondial ainsi que d'une stabilité financière depuis le début des années 1990, travaillent activement à la construction et l'extension de leurs propres réseaux de transports terrestres. Dépourvus d'accès maritime pour la plupart, ces pays centraux font du transport terrestre le fer de lance du progrès et de la modernité, soit d'importantes cartes à jouer dans un monde en constante évolution.

Le projet de la création d'un chemin de fer reliant la Chine à l'Europe a vu le jour dès le début du 21<sup>ème</sup> siècle, période où la Chine faisait son entrée au cœur du système commercial mondial. Cependant il s'agissait davantage à l'époque d'un projet sur papier, élaboré comme réponse possible aux scénarios de croissance des échanges prévus par les économistes entre les deux extrémités du continent eurasiatique.

Aucune mise en œuvre concrète du projet n'avait réellement été envisagée. Puis, à partir de 2005, les prévisions des spécialistes se sont révélées exactes ; la Chine s'est vu attribuer le titre « d'atelier du monde », et a ainsi acquis la position forte de fournisseur de biens de consommation à la planète entière, et en particulier à l'Europe. En 2011, la Chine est devenue l'un des premiers partenaires commerciaux de l'Europe, et en particulier de l'Union Européenne.

Afin de comprendre les origines du développement du fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe, il faut préalablement situer le projet d'un chemin de fer sino-européen dans le contexte économique général contemporain liant actuellement ces deux régions du monde.

L'Union Européenne, qui représente une grande partie du continent, reste depuis plusieurs années le premier partenaire commercial de la Chine<sup>2</sup> et demeure la plus importante destination en matière d'exportation de produits chinois. Au premier semestre 2010, la Chine, quand à elle, était le deuxième plus important partenaire commercial de l'Europe après les Etats-Unis, représentant 8,5% des exportations de l'Europe et 17,8 % de ses importations. Le commerce entre les deux continents dans le premier trimestre de l'année 2011 s'est élevé à 170.01 milliards de \$ (121 milliards d'euros), avec une augmentation de plus de 23.5 % d'année en année. Le commerce sino-européen reste pour le moment beaucoup plus développé avec les pays de l'Europe de l'Ouest, en particulier ceux de l'Union Européenne. Au sein de l'UE, les pays commerçant le plus avec la Chine sont classés par ordre d'importance comme suit : en matière d'exportations, l'Allemagne arrive en tête, représentant près de la moitié des exportations de l'UE vers la Chine, soit 47% de l'ensemble des exportations de l'UE vers la Chine. Puis vient en second la France, avec 10% des exportations, et en troisième position l'Italie, avec 8%. Pour les importations de Chine,

---

<sup>2</sup> K. Lisbonne de Vergeron, Centre de Recherche sur l'Europe, *La dimension stratégique des relations commerciales et monétaires Chine- Union Européenne*.

l'Allemagne est également le premier importateur (23%), suivi des Pays-Bas (17%) et du Royaume-Uni (13%)<sup>3</sup>.

Les chiffres du commerce extérieur sino-européen depuis les années 2000 à 2009 parlent d'eux-mêmes : en 9 ans, le commerce de biens de l'Europe avec la Chine a triplé en valeur. Les exportations seules de l'Union Européenne vers la Chine ont augmenté régulièrement, passant de 26 milliards d'euros en 2000 à 82 milliards en 2009. Les importations sont, quant à elles, passées de 75 milliards en 2000 à 248 milliards en 2008, avant de reculer à 215 milliards en 2009<sup>4</sup>. Une croissance remarquable, qui tend à se poursuivre, malgré la récession économique qui a touché l'économie mondiale en 2008.

En effet, alors que cette crise financière laissait présager la stagnation des investissements, la déperdition du crédit, l'enlisement de la demande de consommation et un ralentissement prolongé de l'activité manufacturière pendant quelques années, les premiers signes d'une reprise ont été visibles dans un grand nombre de pays, européens comme asiatique, dès 2009.

Grâce à l'exposition Universelle de Shanghai de 2010, de nombreux investisseurs européens se sont rendus en Chine à la recherche de nouveaux marchés. Ceci a eu pour effet de relancer la coopération économique entre l'Europe et son concurrent chinois. Et le mot « concurrent » est bien choisi : au fur et à mesure du développement économique de la Chine, les entreprises européennes se sont vu progressivement retirer des marchés à l'étranger, avec parfois des pertes commerciales conséquentes. A titre d'exemple, les rénovations des métros de New-York et de Buenos Aires sont réalisées par des sociétés chinoises et non plus par des sociétés occidentales, la Chine construit un TGV en Arabie Saoudite à la place d'Alstom... Outre ses grands projets, l'Europe s'est vu amputer de plusieurs marchés, tels que celui de l'énergie, avec une concentration de la production relative à l'énergie solaire et éolienne entre les mains des entreprises chinoises, ou encore celui de l'automobile haut de gamme.

Une situation que certains ont pu qualifier de « cocasse », puisque sa cause première a résidé dans les origines de la coopération sino-européenne elle-même.

En effet, les principes de la politique commerciale entre l'Europe et la Chine ont longtemps été les suivants : la Chine, pour se développer avait besoin d'acquérir des connaissances et de se mettre rapidement à la page en matière de nouvelles technologies.

---

<sup>3</sup> Communiqué de presse Eurostat du 05 octobre 2010

<sup>4</sup> Flash Eco, Le Figaro, 05 octobre 2010, UE/Chine, la hausse des exportations

Les bases de sa coopération avec l'Europe se sont donc fondées sur le transfert de savoirs.

C'est dans ce contexte que la Chine a ouvert ses frontières, permettant ainsi aux entreprises européennes de délocaliser leur centre de fabrication dans les terres chinoises et de réimporter ensuite leurs produits manufacturés fabriqués à moindre coût. En échange de cela, la Chine a pu bénéficier du savoir-faire et des techniques de fabrication modernes employées par les sociétés occidentales. Ensuite, par le biais de contrats de vente conclus pour des biens bénéficiant d'une technologie de pointe fabriqués en Europe, la Chine s'est alors appliquée à former une catégorie de main-d'œuvre compétente dans la reproduction des techniques européennes. Une fois ce savoir-faire acquis, le pays a développé une production manufacturière et industrielle de masse, dans le dessein d'acquérir une position forte dans le commerce international.

Cette situation a eu pour effet d'engendrer un durcissement et une réticence de la part des entreprises européennes à conclure des contrats commerciaux avec les sociétés chinoises<sup>5</sup>. Encore aujourd'hui, les sociétés occidentales font preuve d'une grande méfiance envers le géant chinois, tant la vitesse du « rattrapage » de la Chine fait peur...

Cependant, la montée en puissance de la Chine n'a pas pu être évitée, et a bien eu lieu, à tel point que les économistes prévoient sa promotion au 2<sup>nd</sup> rang de puissance économique mondiale d'ici une dizaine d'années, venant de ce fait évincer l'Union Européenne. L'Europe ayant bien conscience de cette inéluctable prédiction d'avenir, la stratégie adoptée n'est plus celle du repli et de la rétraction, mais celle de la coopération.

La crise financière n'y est pas non plus étrangère ; il faut dire que pendant la période de récession économique de ces trois dernières années, la Chine a tenu un rôle bien particulier, constaté par le reste des économies mondiales. Ainsi, le fait que les plans chinois aient fortement contribué à la reprise économique de l'Europe, a eu pour effet de faire prendre conscience au continent européen que le moteur de la croissance économique mondiale vient bien désormais de la Chine.

Désormais dans une optique de collaboration, le travail à fournir par l'Europe n'est pas des moindres. En effet, la Chine possède une stratégie extérieure bien particulière, n'étant pas dans une optique bilatérale mais multipolaire, elle s'est davantage attachée à développer ses relations diplomatiques et commerciales avec les Etats-Unis ses dernières années, et il s'agit

---

<sup>5</sup> L.Laulusa, Toute l'Europe.EU, *En Chine l'UE a du mal à parler d'une seule voix*.

désormais pour l'Europe d'attirer de nouveau l'attention de la Chine en proposant un partenariat économique et politique viable et efficace sur le long terme.

La principale difficulté rencontrée à l'heure actuelle réside dans la représentation générale européenne pour le moment quelque peu hétérogène, posé par un problème de cohésion interne des Etats au sein même du continent, et rendant difficile l'instauration d'un dialogue uniforme entre la Chine et l'Europe.

Mais l'instauration d'un dialogue régulier et cohérent est favorisée par la création de grands projets communs, servant à la fois les intérêts européens et chinois, et nécessitant de ce fait une étroite collaboration entre les deux régions du continent eurasiatique. C'est dans ce contexte que le projet d'un réseau ferré sino-européen s'est vu accorder depuis 5 ans une importance toute particulière, étant devenu une des préoccupations majeures des grandes compagnies de chemin de fer européennes et asiatiques, encouragée par la volonté des Etats de parvenir à une véritable coopération économique et politique sino-européenne.

Comme nous avons pu le voir, le transport de marchandises entre la Chine et l'Europe constitue un marché d'une envergure considérable. Le marché du fret sino-européen est largement dominé à l'heure actuelle par les compagnies maritimes.

Néanmoins, plusieurs éléments poussent à la diversification des itinéraires et à l'ouverture de lignes terrestres pour l'acheminement des marchandises d'un bout du continent à l'autre. D'une part, et comme nous avons pu l'expliquer, le projet d'une liaison terrestre eurasiatique a pour but premier de servir de façon directe les intérêts politiques et économiques de la Chine et de l'Europe. Dans ce cas, il s'agit d'une conception bilatérale commune de ce projet.

Cependant, on peut dire que la mise en œuvre de ce projet va être particulièrement facilitée, à travers l'existence de conceptions personnelles et d'intérêts individuels de la part des diverses grandes régions composant le continent eurasiatique, qui dépassent les simples relations sino-européennes. A titre d'exemple, la Chine, dans une perspective purement régionale, cherche à développer les liaisons de transport entre son territoire et ceux des pays d'Asie centrale, avec lesquels le commerce a été multiplié par cinquante au cours de ces dernières 20 années. La plupart des pays d'Asie centrale étant dépourvus d'accès maritime, il s'agit à présent de mettre en place un réseau complet et efficient de liaisons terrestres transasiatiques, afin de développer au mieux la communication et le commerce dans l'intégralité de la région asiatique.

Cela entre de plus directement dans les intérêts des fabricants chinois, qui doivent actuellement faire face à une forte augmentation des coûts de production dans leur pays et prévoient d'ores et déjà la délocalisation de certaines de leur usines dans des pays d'Asie centrale. Cette évolution s'explique par la hausse des salaires des ouvriers chinois, suite à la crise financière de 2008. La Chine connaît en effet une situation des plus inhabituelles. En raison du déclin de l'économie mondiale lors de la crise de 2008, les usines en Chine ont dû réduire leurs capacités de production.

Néanmoins, l'économie chinoise a pu rapidement se redresser, et ce, bien avant les Etats-Unis et l'Europe. Mais la réduction de ses capacités de production et la croissance rapide de son marché intérieur ont provoqué une pénurie de main d'œuvre dans les régions clés et les industries stratégiques<sup>6</sup>. A l'origine de cette pénurie, le licenciement massif de plusieurs milliers de travailleurs chinois par les usines à cause du ralentissement économique mondial, qui a provoqué la désertion de la classe ouvrière des grands bassins manufacturiers tels que Shanghai ou la province de Guangdong. Avec la reprise de la demande et des commandes, les ouvriers chinois se sont donc trouvés en position de force pour négocier leurs salaires à la hausse.

L'augmentation des salaires a eu pour effet direct une hausse des coûts de production pour les fabricants chinois, qui sont par conséquent devenus nettement moins compétitifs au regard de certains autres pays d'Asie. C'est dans ces conditions, qu'un phénomène de délocalisation des entreprises chinoises dans les pays possédant toujours une main d'œuvre bon marché tels que le Vietnam, Taiwan, l'Inde, a été entrepris par les producteurs chinois, et c'est pour cette raison que la mise en place d'un réseau de transport terrestre transasiatique s'avère être une aubaine.

Cette situation a également eu des conséquences pour les pays d'Europe, en particulier pour ceux de l'Europe Occidentale, où se trouvent les sièges des grandes marques européennes. Cette hausse des coûts de production en Chine a eu des conséquences directes pour les fournisseurs européens, car, associée à la dépréciation de l'euro face au dollar, l'augmentation des délais de production et des coûts de fabrication ont entraîné une forte hausse du prix des produits jusqu'à lors fabriqués à moindres coûts.

---

<sup>6</sup> Chine.aujourd'hui/lemonde.com, article du 19/02/2011, *Pénurie de Main d'œuvre dans les usines chinoises*

De ce fait, la tendance actuelle est également au déplacement des investissements et des contrats commerciaux dans les pays centraux du continent eurasiatique, où les acheteurs des grandes marques mondiales européennes peuvent encore négocier des prix d'achat très bas. La conséquence première de cette tendance actuelle est le déplacement des sites de production à l'intérieur des terres, dans la région centrale du continent eurasiatique. Pour les pays dépourvus d'accès maritimes, où il faut alors parcourir des milliers de kilomètres avant d'atteindre le port, l'acheminement des marchandises par la voie terrestre prend tout son sens, et, comme nous pourrons le voir, celui par train tout particulièrement.

Ces tendances actuelles ont pour effet de donner une impulsion supplémentaire à la concrétisation du projet de fret ferroviaire sino-européen, et viennent consolider les fondements de celui-ci. Ce mémoire a pour objectif de les mettre en exergue. Comme cette étude se veut réaliste et la plus objective que possible, nous aborderons de façon concrète et pragmatique ce sujet, tout en laissant une place à la réflexion et à la prospection.

Essentiellement d'inspiration économique, le thème du transport ferroviaire entre la Chine et l'Europe implique également des enjeux politiques et juridiques, dont l'étude ne sera pas délaissée par ce présent mémoire.

Tout en sachant cela, la question principale à l'origine de cette étude consiste à se demander en quoi le développement et l'intégration du fret ferroviaire à la chaîne de transport reliant l'Europe à la Chine s'inscrivent-ils dans la stratégie économique et commerciale du continent eurasiatique dans son ensemble et quels sont les défis à relever pour parvenir à l'aboutissement de ce projet ?

Ainsi, le présent mémoire aura comme finalité d'exposer les enjeux et la mise en œuvre du projet de liaisons de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe dans un premier temps (I), tout en relativisant sa concrétisation immédiate, du fait de l'existence d'obstacles actuels non négligeables (II).

## **Partie I**

### **Les enjeux et la mise en œuvre du projet de liaisons de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe**

Comme indiqué en introduction, le projet d'un chemin de fer reliant la Chine à l'Europe n'est pas nouveau. Initié il y a maintenant plus d'une dizaine d'années, sa concrétisation n'a réellement été envisagée qu'en 2005, par une volonté collective exprimée lors de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), qui s'était réuni sur le thème des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. C'est principalement à travers cette réunion interétatique que les arguments au développement de liaisons terrestres entre les deux extrémités du continent eurasiatique, et en particulier ferroviaires, ont pu être exposés. Les Etats ont ainsi pu constater que les enjeux liés à ce projet dépassaient le simple besoin hypothétique, et que la création d'un réseau ferré transcontinental répondait à une réelle demande de la part des pays souhaitant s'y impliquer activement, dans un dessein tant économique que politique. Cette partie a pour objet la présentation des enjeux du projet dans un premier temps (Titre I), puis celle de la réalisation concrète de celui-ci (Titre II).

#### **TITRE I** **LES ENJEUX DU PROJET**

Un projet d'une telle envergure ne peut qu'être justifié par un besoin fort, besoin, qui détermine par conséquent les enjeux du projet de liaison ferroviaire sino-européenne. Cette étude se veut réaliste ; il est évident que le transport maritime, de part ses caractéristiques propres, et ses qualités intrinsèques, est, et restera le mode de transport de référence au service du commerce sino-européen ainsi que le plus utilisé pour concrétiser les millions d'échanges commerciaux fluctuant entre ces deux régions du monde. Cependant, plusieurs raisons, que nous allons exposer, font que le transport terrestre va avoir un rôle de plus en plus important à jouer, en particulier, le transport ferroviaire. En effet, l'évolution à la hausse des flux d'échanges économiques entre la Chine et l'Europe, a eu un impact considérable sur la

structure même de la chaîne de transport d'origine entre ces deux régions, qui repose encore à l'heure actuelle à 80% sur le transport de marchandises par la voie maritime.

Cet impact, qui est une adaptabilité « éclair » du cadre structurel du commerce maritime, va avoir des conséquences au niveau de la chaîne de transport toute entière, sollicitée pour renforcer la capacité d'adaptation du fret maritime lui-même.

Selon les conclusions de la Conférence Européenne des Ministres des Transports de 2005, deux éléments poussent à la diversification des routes de fret et à la mise en place d'une liaison ferroviaire entre l'Europe et l'Asie : d'une part, le quasi monopole du transport maritime qui entraîne des problèmes croissants de desserte terrestre des ports et, d'autre part, la nécessité de répondre aux besoins d'un commerce régional qui se développe entre pays le long des corridors euro-asiatiques<sup>7</sup>.

Ainsi, si la nécessité d'un perfectionnement de la chaîne de transport eurasiatique demeure l'enjeu principal du projet, il en existe un second, lié au développement du fret ferroviaire en tant qu'alternative réelle à l'acheminement des marchandises par la mer et par l'air.

## **CHAPITRE I**

### **L'enjeu principal : le fret ferroviaire dans une perspective multimodale d'intégration à la chaîne logistique mondiale**

L'accroissement des échanges passé, présent et à venir entre la Chine et l'Europe a eu et continuera d'avoir des conséquences sur divers domaines, dont celui du transport. En effet, il est d'une logique imparable de dire que plus les échanges entre deux pays ou régions du monde augmentent, plus le volume de marchandises à transporter s'accroît, et donc plus la demande en transport s'intensifie. Le projet de liaisons de fret reliant la Chine à l'Europe par le rail a pour objectif d'intégrer le mode ferroviaire à la chaîne de transport assurant actuellement l'acheminement des marchandises d'un bout du continent à l'autre. Afin de comprendre les enjeux du projet, il faut tout d'abord s'intéresser à la cause de celui-ci, qui réside principalement dans l'état et le fonctionnement actuels de la chaîne de transport des marchandises entre la Chine et l'Europe.

---

<sup>7</sup> LES LIAISONS DE TRANSPORT ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE – Rapport CEMT, 2006

Cette étude nous permettra par la suite de comprendre le rôle à jouer du rail au sein du commerce florissant existant entre la Chine et l'Europe.

## **Section I -L'influence de l'évolution du commerce sino-européen sur la chaîne de transport**

La croissance des échanges entre la Chine et l'Europe concerne aussi bien les produits énergétiques (gaz et pétrole) qui constituent une grande partie des exportations des pays de l'Europe, que les matières premières et produits intermédiaires tels que le ciment, l'acier, et le bois, très demandés suite au lancement de grands programmes de construction en Chine, les produits manufacturés et les pièces d'assemblage. Le trafic de ces dernières s'est particulièrement intensifié suite au phénomène de délocalisation apparu durant ces dernières années. Il en résulte une forte demande de transport international, diversifiée et souvent de plus en plus complexifiée, s'accompagnant d'une logistique contraignante. A l'heure actuelle, le fret maritime concerne 90% des échanges sino-européens, l'avion étant un mode de transport particulièrement onéreux, et le routier peu rentable sur de longues distances. Afin de comprendre les enjeux de l'insertion du mode ferroviaire au sein de la chaîne de fret actuelle, il convient d'étudier les caractéristiques de cette dernière dans un premier temps, puis d'en observer les imperfections dans un second.

### **Paragraphe 1 La situation actuelle de la chaîne de fret sino-européenne.**

Avec un commerce s'élevant à 45, 97 milliards de dollars en 2010, les relations commerciales entre la Chine et l'Europe sont particulièrement prospères, en partie grâce à l'Union Européenne, qui demeure la plus grande partenaire commerciale du géant asiatique. Un tel commerce donne lieu à l'heure actuelle à un échange de biens que l'on peut qualifier de « frénétique » entre ces deux continents, échange qui se concrétise à travers la chaîne de transport instaurée afin de faire transiter la marchandise. En raison de la masse volumineuse à exporter ou importer, il a fallu opter pour un mode de transport à forte capacité de contenance, et le mode le plus adapté s'est révélé être le transport maritime. C'est donc par la mer que voyagent 90% des échanges sino-européens à l'heure actuelle. Mais en même temps que le commerce entre la Chine et l'Europe s'est accru, il a fallu réorganiser le fret maritime afin qu'il puisse répondre à la demande de transport de marchandises toujours plus forte entre les deux continents.

#### A) Le transport maritime, voie privilégiée du fret sino-européen

La voie maritime est privilégiée en matière de fret sino-européen, en raison de caractéristiques particulièrement avantageuses. Ses avantages se résument aisément ; une forte capacité de transport pour un coût raisonnable. La capacité de transport s'explique par le fait que les navires transporteurs sont de plus en plus grands. Ils dépassent aujourd'hui 350 m de long et peuvent contenir jusqu'à 18 000 kg de marchandises.

D'autre part, le prix du transport maritime pour aller au bout du monde a beaucoup diminué : cela coûte aujourd'hui moins cher de transporter une voiture de Chine en Europe que de prendre un taxi pour aller du centre de Paris à l'aéroport d'Orly.

Cette capacité importante de transport par les navires s'explique à la fois par l'utilisation de grands contenants, les containers, et par la capacité de plus en plus grande des ports en matière d'accueil et de stockage des marchandises. En effet, plus le port est grand, plus il peut accueillir une quantité importante de marchandises. On remarque en la matière une forte domination de la façade asiatique pacifique, qui possède les plus grands ports de commerce au monde. C'est d'ailleurs Shanghai, qui en 2010, a remplacé Singapour, pour devenir le port à conteneurs le plus fréquenté du monde, et ce, suite à l'essor des échanges commerciaux et du business générés par l'Exposition universelle 2010. Il demeure l'un des principaux points du passage du fret maritime sino-européen. Mais si le transport des marchandises entre la Chine et l'Europe se fait principalement par la mer, c'est également parce que chacun des deux continents se trouve dotés de structures suffisamment développées, permettant un intense trafic de marchandises par la voie maritime. Du côté asiatique on trouve en tête de liste des plus grands ports, les ports de Singapour, Hong Kong, Shenzhen, Pusan, Ningbo, Dalian et Tianjin. En Europe, les ports de Rotterdam, Anvers, Hambourg, Le Havre, Amsterdam et Marseille font du continent la seconde façade maritime mondiale.

L'organisation du fret maritime est marquée à l'heure actuelle par deux spécificités, qui sont d'une part l'acheminement des marchandises aux moyens de conteneurs, et, d'autre part, la structuration et la répartition du trafic autour de grandes plateformes portuaires.

#### B) Les caractéristiques de l'organisation moderne du fret maritime

La mondialisation des échanges de marchandises, l'amélioration des modes de transport maritime ont beaucoup modifié le commerce maritime. Le volume des produits transportés a considérablement augmenté, et 90 % des marchandises qui circulent dans le monde transitent par voie maritime. Actuellement, on estime à plus de six mille millions de tonnes la masse des

marchandises transportées par mer, avec une augmentation de 10 % par an, cela grâce à des bateaux gigantesques et de plus en plus perfectionnés.

Jusqu'au milieu des années 50, les marchandises étaient transportées dans des sacs, entreposés dans les cales des cargos, de gros navires à forte contenance. Mais les sacs préservaient mal les denrées pendant le voyage. Face à ces problèmes, un américain, MacLean, a inventé le conteneur, un parallélépipède métallique de taille standard. Ainsi, les transporteurs ont pu commencer à faire transiter leurs marchandises en plus grande quantité et en toute sécurité. Désormais, le transport maritime international moderne se caractérise par l'utilisation de ces conteneurs. Face à l'emploi de moyens toujours plus grands afin de faire voyager la marchandise par mer, les ports ont dû eux aussi évoluer, et s'organiser de façon à absorber la croissance marquée du trafic. C'est dans ces conditions que sont nait les hubs, de grandes plateformes portuaires caractérisant également le fret maritime moderne.

#### 1) L'acheminement de la marchandise par conteneurs

L'explosion des échanges commerciaux entre l'Europe et Chine, depuis une dizaine d'années, s'accompagne parallèlement d'un accroissement marqué du trafic maritime international entre ces deux points du globe. Ce dynamisme économique croissant a donc eu pour conséquence l'augmentation du trafic de conteneurs sur les lignes de fret maritime mises en place entre la Chine et les divers pays européens desservis. De plus, avec l'émergence récente des pays asiatiques, on a assisté à une concentration de plus en plus forte de conteneurs dans cette région du globe, qui abrite désormais les plus grands ports à conteneurs. Le transport maritime de conteneurs transasiatique ne cesse d'augmenter considérablement depuis les années 2000 avec une progression moyenne, demeurant constante, de l'ordre de 10% par an, depuis les années 2000. Le développement du commerce maritime sino-européen s'est donc accompagné d'une augmentation prépondérante du nombre de conteneurs transportant de la marchandise entre la Chine et l'Europe. Il faut dire que le commerce par conteneurs n'est guère très cher, à titre d'exemple, l'acheminement d'un conteneur de 6 mètres au départ de Shanghai à destination du Havre coûte environ 2 000 €. À l'intérieur, il sera possible de transporter jusqu'à 12 tonnes de produits, ou bien 33 mètres cubes. C'est peu cher, par rapport aux distances à parcourir, il faut compter 17 centimes pour un kilo de marchandise environ. Et c'est pourquoi il est possible de faire voyager toute sorte de marchandises en conteneurs, y compris de l'eau minérale ou des déchets à recycler.

L'évolution du trafic maritime par conteneurs entre l'Asie et l'Europe a fait l'objet de plusieurs études de la part des organisations à caractère économique, dont une particulière réalisée par NESTEAR, d'après laquelle le nombre de conteneurs échangés entre l'Europe et l'Asie serait amené à encore augmenter, avec une croissance annuelle prévue à 6% par an pour les scénarios les plus réalistes, et une multiplication par 5 du nombre de conteneurs en trafic actuellement d'ici 2020<sup>8</sup>. Autant dire que le trafic maritime de conteneur entre l'Asie et l'Europe a encore un bel avenir devant lui.

## 2) Le rôle prépondérant des hubs

### a) La création des hubs

Depuis plus de 20 ans, les trafics internationaux se développent plus rapidement que les trafics nationaux et les flux de conteneurs plus rapidement que l'ensemble des échanges internationaux pris dans leur totalité. En même temps que cette évolution s'est produite, le rôle fonctionnel joué par les ports maritimes dans le système de transport global transasiatique s'est vu considérablement accentué. En effet, face à cette augmentation progressive du nombre de conteneurs en circulation entre le continent européen et le continent asiatique, il est apparu nécessaire d'accroître la capacité de transport des navires, et, pour faire face à cette demande, les constructeurs ont donc conçu des navires plus gros et plus grands. L'exploitation de ces impressionnants cargos a été l'une des principales raisons des transformations de l'organisation et de la desserte portuaires. La stratégie adoptée alors par les acteurs du fret maritime sino-européen, et par les acteurs du fret maritime mondial plus généralement, a donc consisté dans la réduction des ports concernés, et le regroupement de la majorité du transit par le biais de ces grands navires dans des centres portuaires spéciaux, chargés par la suite, de répartir les cargaisons entre les différents pôles du continent eurasiatique. Ces véritables « plateformes portuaires » ont pour nom les hubs, et elles ont fait leur apparition tant sur les côtes asiatiques que sur les côtes européennes<sup>9</sup>.

### b) Fonctionnement des hubs

Un port hub est un port d'éclatement, c'est-à-dire un grand port qui sert de centre de dispersion pour le transbordement des marchandises conteneurisées à destination des ports secondaires du pays.

---

<sup>8</sup> C.Reynaud, Etude Nestear, Des alternatives terrestres aux routes commerciales entre la Chine et l'Europe, juillet 2008

<sup>9</sup> Voir annexe 1

L'avantage de ses grandes plateformes portuaires a été de pouvoir accueillir une grande quantité de conteneurs, par rapport aux ports traditionnels et de concentrer la logistique des flux dans seulement quelques endroits. La répartition du trafic se fait par l'intermédiaire des feeders, qui sont des porte-conteneurs de collecte exploités sur de courtes distances pour desservir des ports auxquels les porte-conteneurs de haute mer ne font pas escale<sup>10</sup>. Ainsi, certains ports sur les routes maritimes les plus rapides vont avoir un taux de transbordement particulièrement élevé. Mais les ports continentaux associent en général la desserte d'un hinterland terrestre avec celle du transbordement maritime.

### *Paragraphe 2 Les inconvénients liés au quasi-monopole du transport maritime pour les échanges sino-européens*

Concernant les capacités d'accueil des navires par ces hubs et le développement des services correspondants le long des grandes routes maritimes, les analystes et experts ont pu affirmer leur optimisme. En effet, on constate l'efficacité croissante des terminaux portuaires à conteneurs, de part leur informatisation et l'automatisation des opérations de transbordement, et de ce fait, il ne semble pas y avoir aujourd'hui de problèmes de capacité au niveau de ces grands hubs. Face à l'accroissement des échanges internationaux, ces grandes plateformes se sont multipliées afin d'adapter leur capacité d'accueil en matière de fret. En revanche, ils s'inquiètent davantage des problèmes de plus en plus importants de congestion et d'encombrement au niveau de l'accès terrestre de ces ports, et ce, même si le transbordement sur "navires feeder" semble plutôt performant. Existe également un problème croissant de coûts, liés essentiellement à la tarification à l'entrée des ports ainsi qu'aux opérations de manutention portuaires, de plus en plus longues et complexes.

#### A) Les problèmes liés à l'actuelle organisation portuaire

En réalité, suite à l'intensification récente des échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe, ces plateformes géantes conçues à la base pour faciliter la logistique du fret maritime ainsi que les ports traditionnels, ont-elles-mêmes connues des difficultés, telles que leur propre encombrement ou encore l'engorgement de leur dessertes terrestres. S'ajoute également à ces premiers problèmes, des coûts de passages portuaires et de transbordement élevés, voire même de plus en plus conséquents pour les plateformes portuaires les plus développées et sollicitées par l'actuel trafic sino-européen.

---

<sup>10</sup> *Transport Europe-Asie*, synthèse de la Conférence du Mardi 2 février 2009, Hu Weisi

### 1) L'encombrement des ports

Un des problèmes principaux de l'actuel système portuaire se situe au niveau des terminaux, où la disponibilité d'espace dans la zone de transfert des marchandises pour leur stockage provisoire en attendant d'être acheminées est de plus en plus réduite. Cet encombrement a pour effet direct d'engendrer des frais de stockage de plus en plus élevés, compte tenu de la difficulté croissante liée à l'absence d'espace. De façon générale, c'est la croissance des volumes de transbordement qui est à l'origine d'encombrements dans les ports eux-mêmes et sur les itinéraires vers l'arrière-pays. Le fractionnement des chargements des porte-conteneurs en milliers de conteneurs dans un port met incontestablement à rude épreuve ses liaisons avec les marchés intérieurs.

Si de nombreux ports sont en mesure de faire face à l'augmentation du nombre de conteneurs transitant en leurs lieux, ce n'est pas le cas de tous, le développement des infrastructures et de la capacité d'accueil dépendant fortement d'une part de la politique portuaire mise en œuvre selon le pays concerné, et d'autre part des capacités financières pouvant être investies dans l'agrandissement du port.

### 2) L'engorgement des dessertes terrestres portuaires

Si les grands ports européens et asiatiques ont les moyens de leurs ambitions, le problème d'accès terrestre portuaire est alors probablement à terme le plus préoccupant et le dégagement de leurs volumes vers l'intérieur des terres ne pourra sans doute se faire que par des acheminements terrestres adaptés. Le problème se pose surtout en Europe, où la desserte terrestre ferroviaire des ports n'est pas réellement développée et où l'acheminement par route reste le mode de desserte privilégié. Ainsi, la congestion routière provoquée par la multiplication croissante du nombre de véhicules mis en service afin d'effectuer le pré ou le post acheminement de la marchandise jusqu'au port est en passe de devenir un problème de premier ordre pour les grands ports européens, Rotterdam étant le premier concerné<sup>11</sup>. L'origine est encore une fois l'augmentation fulgurante des échanges sino-européens, car la croissance des volumes en transit dans les principaux ports européens et asiatiques a posé un sérieux problème d'adaptation du transport terrestre (routier comme ferroviaire) assurant en amont ou en aval le trafic de marchandises au départ ou à destination des ports.

---

<sup>11</sup> E.Gouvernal, Les cahiers scientifiques du transport, n°44/2003, *Les lignes maritimes et le transport terrestre ; quels enseignements peut-on tirer du cas Rail Link ?*

Ces congestions ont pour effet de perturber régulièrement, pour les ports qui connaissent ce genre de problèmes, les chaînes d'approvisionnement, et même les plus vitales.

### 3) Les coûts élevés de manutention et de passage portuaire

Une partie importante du trafic portuaire doit être acheminée dans l'hinterland des ports sur des distances qui ont tendance à s'accroître et ceci notamment pour les conteneurs à destination des régions intérieures et les pays continentaux d'Europe et d'Asie.

Cette question ne se pose pas lorsque le port est essentiellement un port de transbordement ou bien lorsque les régions d'importations et d'exportations sont presque exclusivement maritimes, comme c'est le cas pour Hong Kong, Taiwan, et la plupart des grands ports de Chine. Mais à l'heure actuelle on observe une hausse du prix du transport dû en grande partie aux coûts de manutention et de passage portuaire. Concrètement, voici ce que représentent ces coûts pour un transport par mer Europe-Asie. Le taux de fret maritime est estimé autour de 1 500 € pour les lignes Asie-Europe (et la moitié dans l'autre sens) : à cela, il faut y ajouter 400 à 500 € de transit portuaire aux deux extrémités (transbordement, opérations administratives) et environ 0,5 € par kilomètre pour l'acheminement terminal. La gestion des conteneurs, comme le recours au stockage, peut aussi introduire un coût de l'ordre de 500 à 1 000 €. Au total le transport maritime représentera souvent moins de 50 % du coût total et parfois beaucoup moins.

## B) Les problèmes liés au trafic maritime entre la Chine et l'Europe

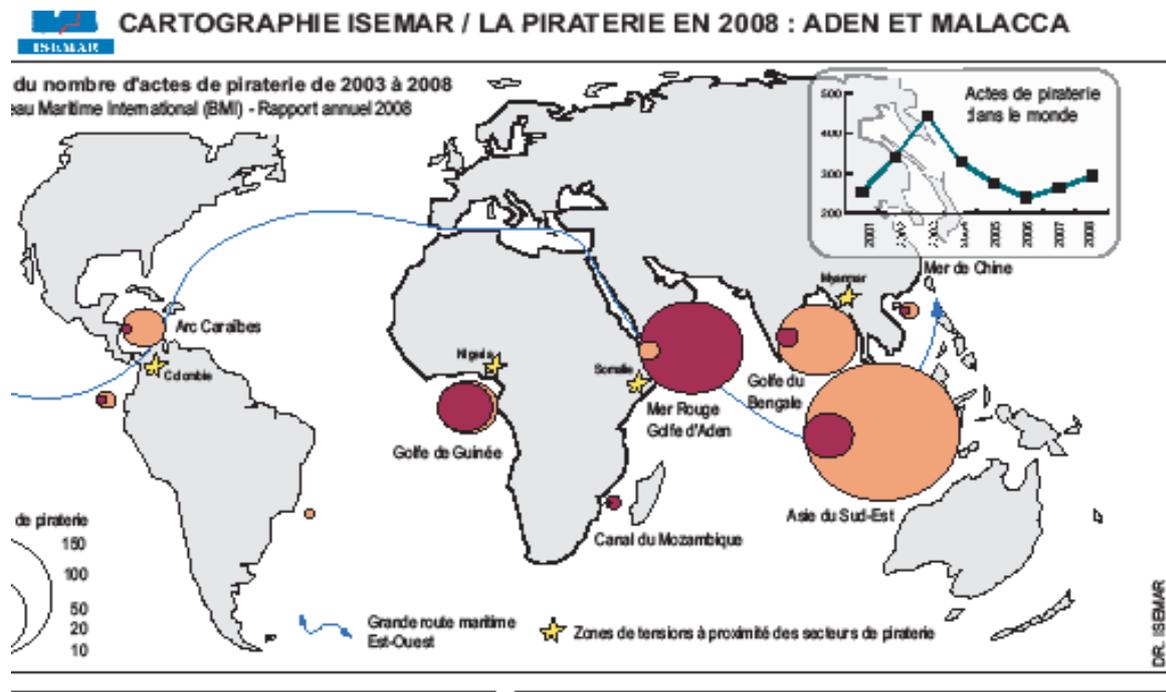
Le trafic maritime moderne se voit entaché de deux difficultés majeures à l'heure actuelle, qui sont d'une part la sécurité, liés à la circulation matérielle des navires en mer, et d'autre part la sûreté, qui concerne les marchandises elles-mêmes.

### 1) La question de la sécurité et de la sûreté du trafic maritime

L'existence des hubs entraîne des conséquences au niveau du trafic, telles que la concentration des navires aux mêmes endroits et également un trafic contenant des points de passage obligés sur des routes maritimes tracées où se concentrent le fret entre les différents hubs portuaires européens et chinois. Cette situation pose à la fois de sérieux problèmes de sécurité et de sûreté. Les problèmes de sécurité sont engendrés par exemple par les risques de pollution qui seraient consécutifs à des accidents causés par l'intensité du trafic et au nombre important de navires empruntant les routes de fret maritime actuelles.

Il existe ensuite des problèmes de sûreté, au niveau de certains points de passage, où les navires font fréquemment l'objet d'attaques, dont celles de la piraterie.

En effet, comme le montre la carte ci-dessous<sup>12</sup>, certains points de passage du fret maritime régulier entre la Chine et l'Europe, tels que le Cap de Bonne Espérance ou le Golf d'Aden, font souvent l'objet d'attaques pirates :



A noter qu'en 2009, le nombre d'attaques a augmenté de 38,56%.

A l'heure actuelle, les solutions en la matière ont consisté à accroître la sécurité et la sûreté de la circulation maritime et à mettre en place des procédures de contrôle pour prévenir les attentats. Mais c'est attaques régulières des navires marchands ont pour effet de ramener ces derniers temps le transport maritime à niveau égal avec le transport terrestre sur le plan de la sûreté, à tels points que les acheteurs deviennent parfois réticents à faire voyager les marchandises à haute valeur ajoutée par mer.

## 2) La question des temps de trajet

Enfin, le transport par voie maritime sur de longues distances reste long, puisque pour certains trajets entre l'Europe et l'Asie il faut compter un mois, voire parfois plus, avant que les marchandises n'arrivent à destination.

<sup>12</sup> Source : Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR), carte 2008.

Ainsi, tous ces problèmes liés à l'actuelle prédominance du transport maritime sur la chaîne de transport sino-européenne ont pu révéler la nécessité d'améliorer la desserte terrestre des ports maritimes. L'accessibilité terrestre est donc devenue un aspect stratégique pour les ports, car, faute d'efficacité dans ce domaine, ils se trouvent dans l'incapacité de desservir de nouveaux marchés et courent le risque de perdre les marchés existants. Il s'agit donc désormais de combiner le transport maritime aux autres modes de transport existants, une solution multimodale, clé d'une chaîne de transport sino-européenne moderne et performante.

## **Section II La multimodalité, une solution face à l'intensification des échanges entre la Chine et l'Europe.**

La Conférence Européenne des Ministres qui a eu lieu à Moscou en 2005, dans son rapport, a lancé l'idée d'une solution aux problèmes actuels du transport maritime de marchandises entre la Chine et l'Europe, basée sur le développement du transport multimodal. La Conférence a donc abouti sur l'idée générale que le transport multimodal pouvait constituer une solution possible aux problèmes du trafic maritime entre l'Europe et l'Asie, liés à l'accroissement constant des échanges commerciaux entre ces deux continents<sup>13</sup>.

Il s'agit dès lors de comprendre la solution envisagée, en étudiant d'une part le rôle donné à l'interopérabilité des modes de transport, et d'autre part, le rôle joué par le rail dans cette perspective multimodale.

### **Paragraphe 1 L'interopérabilité des modes de transport comme réponse à l'accroissement prévisible des échanges sino-européens.**

La croissance économique récente de l'Asie a dans une large mesure influé sur la capacité de la région asiatique à attirer des unités de fabrication. Cette mobilité industrielle a intensifié les courants de circulation des biens et créé une demande nouvelle d'infrastructure et de services de transport au sein du continent eurasiatique. D'importants progrès ont été réalisés pour mettre en place des réseaux régionaux de transport, notamment les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Cependant, une meilleure coordination entre les différents modes de transport demeure nécessaire pour permettre aux pays de mieux atteindre les marchés mondiaux, tout en assurant un modèle de développement durable et inclusif permettant l'optimisation des ressources et une répartition plus équitable des avantages de la

---

<sup>13</sup> Rapport CEMT 2006, « *Les liaisons de Transport entre l'Europe et l'Asie* », Conférence européenne des Ministres des Transports de 2005, à Moscou.

croissance économique. Par ailleurs, la mondialisation de l'économie et le processus d'intégration économique enclenché en Europe comme en Asie, ont renforcé le rôle fonctionnel joué par les ports maritimes dans le système de transport global sino-européen. L'accessibilité terrestre des ports maritimes est devenue l'une des préoccupations majeures des autorités portuaires et des responsables politiques, tant il est vrai qu'elle constitue la clef de la compétitivité des ports dans le fret sino-européen et du développement économique des régions enclavées et côtières du continent eurasiatique.

#### A) L'importance de l'accessibilité terrestre des ports maritimes

Le développement du transport par conteneurs a entraîné des changements de conception du transport international, et a ainsi profondément bouleversé l'organisation de la chaîne de transport traditionnelle maritime. En effet, Le conteneur, si on suit la logique de sa conception, est nécessairement intégré dans une chaîne de porte-à-porte. Le maillon terrestre est directement articulé au maillon maritime dans un transport de bout en bout pour lequel les opérations de transbordement portuaire sont simplifiées du fait du recours à la même "unité de charge" pour différents modes. Avec l'importante baisse des coûts du transport maritime, les enjeux économiques se sont reportés sur la desserte terrestre des ports, représentant souvent plus de la moitié du coût total du transport. Le conteneur a donc imposé ses contraintes logistiques sur le maillon terrestre, de manière d'autant plus forte que la mondialisation des échanges a entraîné une croissance très rapide de ce type de transport.

De façon plus générale, c'est l'organisation actuelle des ports dits « modernes » qui ont, de part leur nature, incité au développement de la multimodalité dans la chaîne traditionnelle de transport sino-européenne, et qui a donc rendu interdépendants les transports par mer et les transports terrestres.

##### 1) Le port moderne, lieu de convergence multimodale

Au sens classique du terme, le port est une zone de transit, une porte maritime par laquelle transitent des voyageurs et des marchandises. En tant que tel, le port est une interface entre la mer et la terre, un point de rencontre et d'imbrication de lignes de transport terrestres et océaniques, un lieu de convergence intermodal.

Par le passé, les ports maritimes faisaient office de lieux de transbordement technique et commercial et constituaient des points d'attache importants. Leurs marchés étaient géographiquement concentrés ; les arrière-pays étaient organisés le long des couloirs de transport naturels, les cours d'eau et les cols, par exemple.

Puis, les ports se sont tournés progressivement vers l'intérieur des terres. La concurrence portuaire sur le continent eurasiatique ne s'est plus jouée sur le quai, mais sur les itinéraires de transport conduisant à l'arrière-pays.

C'est au cours des cinquante dernières années que les grands ports mondiaux ont vu leurs fonctions évoluer et s'élargir, leur rôle traditionnel de lieux de transbordement et d'entreposage de marchandises s'ouvrant progressivement à de nouvelles attributions. On a pu constater ce phénomène dans le domaine de l'industrie, où, dès les années succédant à la Deuxième Guerre Mondiale, certains ports maritimes sont devenus de véritables complexes industriels abritant un vaste éventail d'activités industrielles connexes, aussi appelés zones maritimes de développement industriel. Récemment, c'est plus particulièrement la fonction logistique des ports maritimes qui a illustré cette évolution. Les points d'accès que constituent les grands ports maritimes présentent un certain nombre de potentialités en termes de logistique à valeur ajoutée, cette dernière intégrant les chaînes de production et de distribution. En proposant des services logistiques à valeur ajoutée, les ports cherchent à s'approprier une large part de la valeur ajoutée créée tout au long de la chaîne des produits. Les ports maritimes modernes ne sont donc plus de simples centres de transbordement mais sont devenus un maillon à part entière d'un système logistique global.

Le port n'est désormais plus conçu comme une plateforme indépendante, et constitue d'après les experts, « *un nœud logistique et industriel du système de transport à dominante maritime et dans lequel s'opère un regroupement fonctionnel et spatial d'activités directement ou indirectement liées aux processus de transport et de transformation "en continu" de la chaîne logistique* »<sup>14</sup>. Cette définition présente le port comme un point de transfert dans un vaste système possédant des particularités spatiales et fonctionnelles. Le port moderne ne peut être envisagé que dans un ensemble géographique plus étendu, qui est l'avant-pays et l'arrière-pays. Ce sont la généralisation du fret par conteneurs et la mise en place de l'organisation multimodale dans la chaîne de transport qui ont généré cette forte interdépendance entre le port, l'avant-pays et l'arrière pays. C'est dans ce cadre de ce schéma relationnel que les dessertes terrestres des ports prennent toute leur importance.

Cependant, la desserte terrestre des ports et la desserte maritime des ports ont longtemps été considérées indépendamment l'une de l'autre dans la mesure où elles obéissaient à des modes d'organisation distincts, ainsi qu'à des réglementations différentes. Longtemps, l'Union

---

<sup>14</sup> Définition proposée dans la Table Ronde 113 CEMT, *La desserte terrestre des ports maritimes*, source OCDE

Européenne elle-même, ne s'est pas attachée à la politique portuaire, ni à la politique de desserte des ports, et pour des raisons diverses, telles que les différences existantes entre les pays et le clivage entre le monde maritime et le monde terrestre. Avec l'organisation moderne de la chaîne de transport transasiatique, ce clivage s'est effacé, et la vision d'une complémentarité entre maillon maritime et maillon terrestre est désormais acquise<sup>15</sup>.

## 2) La complémentarité des maillons terrestres et maritimes

Le transport maritime est par nature un transport intermodal, puisqu'un maillon maritime se combine avec un maillon terrestre. Mais l'intérêt du transport maritime de conteneurs dépasse cette simple constatation. Une fois en mer, le transport maritime s'effectue en une seule fois de façon régulière. Tout l'intérêt se situe sur l'acheminement de la marchandise jusqu'au port, sur son chargement, sur son déchargement et sur son post-acheminement.

Il est désormais clair que la performance du fret maritime entre l'Asie et l'Europe dépend de sa capacité à s'organiser en amont et en aval, afin d'obtenir une fluidité du fret depuis les entrepôts de l'expéditeur jusqu'à ceux du destinataire. En effet, le transport par conteneurs a été conçu d'après une logique de porte à porte, et cela exige donc que le maillon terrestre soit directement articulé au maillon maritime dans un transport de bout en bout pour lequel les opérations de transbordement portuaire sont simplifiées du fait du recours à la même "unité de charge" pour différents modes. La chaîne de transport internationale de porte à porte, même si elle se fonde principalement par le transport maritime, compte donc au moins deux modes de transport et des interfaces de passage d'un mode de transport à un autre. Les pré-acheminements et post-acheminements portuaires sont des éléments clés de la maîtrise de toute la chaîne logistique pour assurer une fluidité du trafic et éviter les problèmes de transbordement actuels déjà évoqués ainsi que des immobilisations des moyens de transport (navires, camions, trains et outils de manutentions). La multimodalité des grandes plateformes portuaires européennes et chinoises est un atout considérable pour le transport maritime lui-même, en ce qu'elle offre des nœuds de communication des plus efficaces avec de multiples combinaisons logistiques possibles, ainsi que la fluidité dans les transit et trafics au niveau du passage portuaire.

Considérée comme de seconde importance car estimée auparavant trop coûteuse, la desserte terrestre est dorénavant perçue comme un élément stratégique du succès de l'ensemble des grands ports.

---

<sup>15</sup> A.Jouve, *Les Terminaux à conteneurs portuaires*, Mémoire CEMT 2008

En effet, le quasi monopole du transport maritime pour les échanges entre l'Europe et l'Asie entraîne désormais des problèmes croissants de desserte terrestre des ports maritimes et ce, d'autant plus que la recherche de gains de productivité tend à réduire le nombre de ces ports. En fait, même si les spécialistes sont plutôt optimistes sur la façon dont les compagnies maritimes et les ports vont pouvoir faire face à l'accroissement prévisible des trafics maritimes notamment de conteneurs, ils ne partagent pas le même sentiment concernant les modes de transport terrestre d'acheminements entre les ports et leurs arrière-pays. En effet, les risques de saturation des réseaux routiers desservant ces ports sont importants et on constate que les capacités des voies ferrées et navigables sont souvent insuffisantes. Il est donc essentiel que les autorités publiques prennent les mesures nécessaires, notamment dans le domaine des infrastructures, afin améliorer la desserte terrestre des ports maritimes. Concrètement, cela peut être réalisé en développant par exemple des liaisons appropriées par chemin de fer ou par voies navigables et en facilitant les transferts intermodaux entre les modes terrestres et maritimes.

Désormais, la plupart des transporteurs assurant des liaisons Chine- Europe sont obligés de maîtriser l'ensemble de la chaîne de transport, y compris la gestion de l'acheminement de la marchandise depuis l'intérieur des terres et d'établir un contact direct avec le chargeur.

La mise en service de lignes régulières de fret maritime entre l'Europe et l'Asie avec de fortes concentrations des trafics sur les grands ports a généré de nouveaux besoins en matière d'accès terrestres à ces ports. Il ne fait aucun doute que l'une des perspectives les plus intéressantes en matière d'acheminements terrestres sur les liaisons Europe-Asie semble offerte par des solutions intermodales mariant au mieux les performances des modes routier, ferroviaire et maritime et permettant une irrigation de qualité pour l'ensemble des pays d'Asie et d'Europe centrale<sup>16</sup>. C'est ce qu'a montré clairement le Séminaire organisé à Kiev les 27 et 28 septembre 2004 par la CEMT et la CEE-ONU sur le transport intermodal entre l'Europe et l'Asie.

Des systèmes ont déjà été mis en place afin d'organiser l'acheminement de la marchandise de l'intérieurs du continent eurasiatique à destination de ses principal hubs. Une chaîne logistique complexe a dû être mise au point dans le but de regrouper les marchandises provenant de d'usines à divers endroits aux seins des principaux pays commerçant par la voie maritime. Des terminaux terrestres ont donc été créés à l'intérieur des terres afin de desservir

---

<sup>16</sup> CEMT/CM 2005, *Liaisons Europe-Asie, Synthèse et Actions politiques requises*

au mieux l'hinterland des grands ports, et de concentrer au maximum l'acheminement de la marchandise vers les côtes.

#### B) La nécessité d'intégrer des chaînes logistiques porte-à-porte

La mise en place d'une desserte maritime entre l'Europe et l'Asie avec de fortes concentrations des trafics sur les grands ports a engendré des nouvelles formes d'intégration de chaînes logistiques et d'accès terrestre à ces ports. Une première tendance a été de rechercher des points de dispersion à l'intérieur des terres, directement liés aux ports, permettant ainsi de concentrer les trafics de l'accès portuaire et d'assurer une évacuation plus rapide et plus efficace, vers les grands centres intérieurs.

De là, on a eu une augmentation du nombre de terminaux terrestres ou « ports secs » à partir desquels des services réguliers sont assurés pour mieux desservir l'hinterland des ports.

Côté asiatique la desserte portuaire s'effectuait en général sur de plus courtes distances dans la mesure où plus des trois quarts des importations et des exportations concernent les façades maritimes.

Les modes privilégiés pour ce type d'organisation, pour des dessertes de plus de 300 km sont le chemin de fer et la voie d'eau. Cependant, la logique de l'organisation étant alors celle de la concentration des trafics le long de grands corridors terrestres, le nombre de ces « ports secs » sera toujours restreint. Dans ce contexte, beaucoup de transporteurs maritimes cherchent à garder la maîtrise de l'ensemble de la chaîne de transport y compris la gestion des marchandises à l'intérieur des terres et le contact direct avec le chargeur. On constate que ceux qui ont préféré se limiter exclusivement à un travail plus spécialisé dans le transport maritime sont beaucoup moins nombreux. Sur ce point, la Commission Européenne a été amenée à préciser les règles des pratiques commerciales pour que les conditions d'accès portuaires soient les plus justes possible, afin de ne pas introduire de distorsion dans le choix des ports, au sein des chaînes porte à porte. Suite à cela, la concurrence entre les ports s'est reportée à l'intérieur des terres avec une confrontation plus directe des ports du « range nord » et ceux du « range sud »<sup>17</sup>. Les dessertes portuaires par chemins de fer, se sont très vite développées à partir d'Anvers, Rotterdam ou Hambourg y compris vers les nouveaux pays membres que sont la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie.

En Méditerranée l'éclatement à partir de grands hubs a été plus souvent réalisé par des services « feeder » redéfinissant l'intégration des grands ports historiques comme Marseille,

---

<sup>17</sup> C.Reynaud, Rapport « Les relations Europe-Asie », 2005

Grèce, Barcelone, Valence, Livourne, Trieste, dans l'organisation maritime. Dans certains secteurs d'activité, comme ceux du pétrole et des matières premières, cette question de l'intégration logistique doit faire l'objet d'analyses spécifiques en fonction de la localisation d'usines de production, avec pour les produits énergétiques l'existence d'une alternative, qui est le transport par pipe line sur courte et longue distance. Concernant les matières premières, il faut rappeler que les ajustements de l'offre de transport à des variations de la demande sont souvent plus difficiles, entraînant, avec la hausse brutale des prix des produits de la période actuelle, une flambée des frets maritimes dits de « tramping », c'est-à-dire des transports maritimes à la demande, par un navire de commerce non affecté à une ligne régulière<sup>18</sup>.

Parmi les solutions envisagées afin de développer l'accès terrestre des ports, celle du rail, dont le rôle est de plus en plus mis en exergue par les Etats et les compagnies de chemin de fer du continent eurasiatique. Il s'agit à présent de voir en quoi le rail a un rôle prépondérant à jouer dans la nouvelle conception de la chaîne de fret sino-européenne.

### **Paragraphe 2 Le rôle particulier du rail dans une conception multimodale de la chaîne de transport eurasiatique**

Le projet de création d'un fret ferroviaire intercontinental connectant la Chine à l'Europe trouve une de ses justifications, comme on a pu le constater, dans le besoin actuel de développement des dessertes terrestres portuaires. Plus précisément, ce projet se fonde en partie sur le fait que le fret ferroviaire se pose aujourd'hui dans la continuité du maillon maritime, comme maillon terrestre d'accès aux ports. Ce mode de transport présente ainsi certains avantages non négligeables en tant que voie d'acheminement terrestre, qu'il convient également de rappeler.

#### **A) Le rail, maillon terrestre d'accès au maillon maritime**

Au vu de l'actuelle organisation de la production manufacturière, et plus particulièrement la production chinoise, le rail va être amené à tenir un rôle particulier dans la chaîne de transport transasiatique. En effet, la tendance actuelle est au déplacement des usines et manufactures chinoises à l'intérieur des terres.

Un acheminement terrestre depuis les centres de fabrication jusqu'aux ports est donc devenu nécessaire pour une part importante des biens devant être exportés en Europe. La distance à

---

<sup>18</sup> Lexique des termes maritimes, Fiche logistiqueconseils.org

parcourir jusqu'aux ports (parfois plus de 1000 km) doit donc être la moins coûteuse possible pour les clients, et c'est pourquoi le rail se trouve dans une position privilégiée par rapport au routier, car, si sur de courtes distances le transport par route s'avère très avantageux, il l'est beaucoup moins sur de longues distances, en terme de temps et de coûts de transport. De plus, le passage des marchandises du mode ferroviaire au mode maritime, ou inversement, présente l'avantage d'une certaine continuité, grâce aux techniques de transbordement déjà bien élaborées dans de nombreux ports. On observe également un investissement considérable des centres portuaires en la matière avec la construction de plus en plus fréquente de voies ferrées portuaires ainsi que d'infrastructures propres au transit des marchandises d'un mode de transport à l'autre.

#### B) Les avantages du pré et du post acheminement des marchandises par le rail

Les flux d'échange internationaux de marchandises font que chaque mode de transport ne peut plus être considéré isolément. Ainsi, on a pu constater que la multimodalité est devenue indispensable. De plus, la généralisation de la conteneurisation a eu comme conséquence le groupage massif de marchandises, qui est venu modifier l'organisation du fret maritime. C'est ce système de groupage qui a eu comme effet direct d'encourager le recours au mode ferroviaire pour le pré ou post-acheminement des marchandises. Ce mode trouve parfaitement sa place, en intégrant dans la chaîne complète du transport de bout en bout, et en possédant une capacité de transport beaucoup plus importante que le fret par route. Cette forte capacité de chargement par rapport au routier a l'avantage de faire diminuer les problèmes d'encombrement des ports à cause du stockage massif de la marchandise en attente d'être acheminée par les camions, une grande partie des biens débarqués du cargo pouvant être directement chargé sur le train grâce au système de conteneurs, qui est de plus en plus adapté pour le transbordement mer-rail. Les dessertes portuaires par chemins de fer, se sont très vite développées à partir d'Anvers, Rotterdam ou Hambourg y compris vers les nouveaux pays membres de l'UE que sont la Pologne, la République Tchèque, la Slovaquie et la Hongrie.

Le rail a pu être envisagé comme solution, et a notamment apporter des solutions constatées pour certains grands ports, face aux problèmes d'engorgement de leur accès terrestre par voie routière. Afin de faire face à ce type de difficultés, les sociétés ont donc développé des services alternatifs à la voie routière, de part le privilège de la voie fluviale lorsque cela est possible, et d'autre part et surtout par le rail.

La performance de la desserte ferroviaire devient la meilleure garantie de l'extension de l'hinterland des ports. C'est pour cette raison que les grands ports se dotent de plus en plus de

voies spéciales, les voies ferrées portuaires, qui permettent une arrivée ou une sortie directe des trains à l'intérieur des ports. Actuellement, beaucoup de pays cherchent à connecter leurs ports à des lignes spécialisées dans le fret afin d'accroître la capacité et la qualité de service d'acheminement par voie ferroviaire.

Un autre avantage est constitué par la dimension environnementale du fret ferroviaire. C'est un atout non négligeable qui met en vedette l'accessibilité terrestre par le rail. Désormais, la collectivité exige des transports plus respectueux de l'environnement. Les transports routiers occasionnent beaucoup de problèmes d'environnement. En particulier, il faut citer la concentration de la circulation dans les régions portuaires elles-mêmes. Pour l'instant, de nombreux ports assurent leur desserte terrestre et le post-acheminement par voie routière. Or, le trafic par route est désormais bien connu comme l'un des modes de transport le plus polluant. De plus, dans certains ports, tels que le port de Douvres, les volumes quittant les ports par camions sont si importants, qu'on assiste à un engorgement important du trafic routier, et à la formation d'embouteillages conséquents, engendrant une pollution élevée. Sur ce point, il faut dire que le train est un transport dont la qualité environnementale n'est plus à démontrer ; en effet, contrairement aux trains américains qui circulent par une alimentation essentiellement pétrolière, les trains européens circulent dans leur grande majorité grâce à l'électricité, ce qui a pour effet d'engendrer des émissions de CO<sub>2</sub> quasiment réduites à néant. A titre d'exemple, le Transsibérien, dans son intégralité, est électrifié d'un bout à l'autre. Par ailleurs, avec la raréfaction du pétrole s'annonçant de plus en plus prononcée, le recours au rail pour l'acheminement terrestre des marchandises semble être la meilleure solution pour les perspectives d'avenir en matière de transport terrestre.

En résumé, l'infrastructure terrestre (route, rail, voie navigable) desservant les ports maritimes n'est pas une finalité en soi, mais vise à assurer l'efficacité des opérations de transport entre un point d'origine et un point de destination, c'est-à-dire la rapidité de l'acheminement, la faiblesse des coûts, l'efficacité et la fiabilité. Les processus de libéralisation confrontent l'ensemble des modes de transports, mais surtout le rail, à de nouveaux défis dans la mesure où il leur faut prendre conscience qu'ils ne peuvent fonctionner différemment des modes concurrents. Le chemin de fer, particulièrement apprécié pour toutes ses qualités intrinsèques, constitue le transport terrestre le plus adapté à assurer la continuité du transport maritime eurasiatique, mais peut également, dans une certaine mesure, constituer une véritable option de transport face à la mer, comme nous allons nous appliquer à le démontrer.

## **CHAPITRE II**

### **L'enjeu secondaire : le transport ferroviaire de marchandises comme alternative au transport maritime.**

Dans un contexte général de mondialisation et de globalisation, le fait que les produits énergétiques, les matières premières, les produits intermédiaires et les produits à haute valeur ajoutée soient tous concernés par les échanges entre l'Europe et l'Asie conduit à envisager une croissance de la demande encore plus forte que par le passé, sur les grands axes qui relient ces deux continents. Une opportunité à saisir, comme le confirme Luc Aladière, Directeur de l'UIC qui souligne que "La Chine est l'usine du monde: il y a un potentiel énorme"<sup>19</sup>. Le rail a donc une place sur cet immense marché, en tant que mode propre d'acheminement de la marchandise, et comme nous allons l'expliquer, en tant qu'alternative au transport maritime. Mais le mode ferroviaire est également une belle opportunité pour nombre de pays dépourvus d'accès maritime au sein du continent eurasiatique, qui le considèrent alors comme un moyen de développement économique, de part l'accès à de nouveaux marchés qu'il peut conférer.

#### **Section I Le fret ferroviaire sino-européen en tant qu'instrument au service des échanges commerciaux**

Le but premier du projet réside bien évidemment dans sa dimension commerciale. En effet, ce sont les échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe qui motivent principalement la création de corridors de fret ferroviaire transcontinental entre l'Europe, la Chine et des points en Extrême-Orient. Cependant, un projet d'une telle envergure ne peut être initié qu'après la réalisation d'études de marchés pointilleuses et précises, au vu de l'investissement à engager. Cette préoccupation est de premier ordre, comme l'a déjà rappelé le vice-président de la Commission européenne, Siim Kallas, lors de l'inauguration en novembre 2010 à Moscou du quatrième Forum international sur les transports en Russie, en énonçant « qu'offrir une alternative réelle au transport maritime est un grand défi, elle doit être commercialement viable »<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Source AFP, *De Pékin à Hambourg, le rail, nouvelle route pour les marchandises chinoises*, avril 2008

<sup>20</sup> ChineseEmbassy.org, *l'UE s'intéresse au corridor de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe via la Russie*, novembre 2010.

## Paragraphe 1 Le transport par le rail comme alternative au transport maritime

### A) La conquête d'un marché financier conséquent

Pour les compagnies de chemins de fer, l'enjeu est bien sûr financier ; il s'agit de percer dans un marché considérable, celui du fret sino-européen. En effet, le coût d'acheminement des conteneurs de marchandises de la Chine vers l'Europe représente actuellement environ 3 milliards d'euros par jour<sup>21</sup>, assumé presque entièrement par bateaux. D'où la volonté d'immixtion du rail dans les échanges de marchandises entre la Chine et l'Europe.

### B) Les secteurs concernés par les échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe

A l'heure actuelle, on considère que tous les types de produits sont concernés dans la mesure où le développement des échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe ne se réalise pas uniquement à partir d'industries lourdes mais aussi d'industries de produits à valeur ajoutée élevée. Il faut donc tout d'abord s'intéresser aux divers secteurs concernés, pour pouvoir ensuite mieux comprendre toutes les contraintes du transport et de logistique qui vont en découler.

#### 1) Les produits énergétiques

Fortement sujets à la demande internationale depuis quelques années, les produits énergétiques et en particulier le gaz et le pétrole font l'objet d'un pourcentage conséquent des échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe. De plus, la contribution des pays de la Communauté des Etats Indépendants (CEI) à l'approvisionnement mondial va s'accroître considérablement dans une période où les besoins en produits énergétiques ne vont pas diminuer du fait du récent développement des pays asiatiques.

#### 2) Les matières premières et les produits intermédiaires

La croissance des pays asiatiques et de la Chine en particulier s'accompagne de grands programmes de construction, notamment dans les zones urbaines. Pour exemple, la Chine, à elle seule, détient la moitié de la consommation de ciment dans le monde. L'augmentation fulgurante du prix de la tonne d'acier ces dernières années reflète parfaitement la tension qui se produit sur le marché des produits intermédiaires, du fait de la demande. De plus, afin d'agrandir ses pôles urbains, la Chine a des besoins très forts en matériaux bruts tels que le bois pour la construction et le mobilier. La Chine, premier producteur de charbon mondial, est

---

<sup>21</sup> Source AFP, *De Pékin à Hambourg, le rail, nouvelle route pour les marchandises chinoises*, avril 2008

en passe de devenir également le premier importateur mondial de cette matière. En 2009, le volume total des importations nettes de charbon de la Chine avait atteint les 103 millions de tonnes<sup>22</sup>, chiffre qui ne cesse d'être revu à la hausse depuis. Ainsi, afin d'accroître ses importations en charbon, des contrats ont pu être conclus directement entre la Chine et la Russie ainsi que les pays de l'ASEAN, et c'est dans ce cadre que l'acheminement de la matière première par trains devient particulièrement intéressante.

### 3) Les produits manufacturés

Durant ces dernières années, les importations de produits manufacturés fabriqués en Asie à destination des pays européens ont considérablement augmenté, conséquence de la rapide croissance économique des pays asiatiques et principalement la Chine. Ces produits manufacturés peuvent ainsi être des biens de consommation finale ou des biens d'équipement. Cette croissance s'est révélée souvent plus forte que ce qui était attendu à l'origine du fait d'une réactivité plus grande de la demande aux nouveaux produits aussi bien dans les pays développés que dans les pays qui se développent. Et le fret de tels produits est appelé à continuer son actuelle densité dans l'avenir, et même à se diversifier au fur et à mesure du développement technologique des sociétés modernes et développées.

### 4) Les pièces d'assemblage

Le phénomène de délocalisation des usines, ainsi que l'accession rapide à un savoir-faire industriel de pointe dans beaucoup de pays d'Asie ont créé des processus de production plus éclatés à travers le monde et plus complexes, multipliant les besoins de transport. Le cas de la Chine a été mentionné comme particulièrement révélateur, dans le sens d'un développement d'usines d'assemblage qui ne va pas toujours à l'encontre d'activités d'unités de production "liées", situées dans d'autres pays plus développés.

Tous ces éléments vont dans le sens d'une demande de transport international forte, diversifiée et souvent sophistiquée. Mais la vraie question est de savoir quels sont les avantages d'une route ferroviaire de cet envergure, alors que l'acheminement de conteneurs par liaisons maritimes entre la Chine et l'Europe présente des coûts de transport très faible au regard des coûts ferroviaires en raison essentiellement de la capacité d'emport des navires de plus en plus élevée ? C'est cette problématique qui va faire l'objet de la prochaine étude, à savoir, la compétitivité du fret ferroviaire par rapport au fret maritime.

---

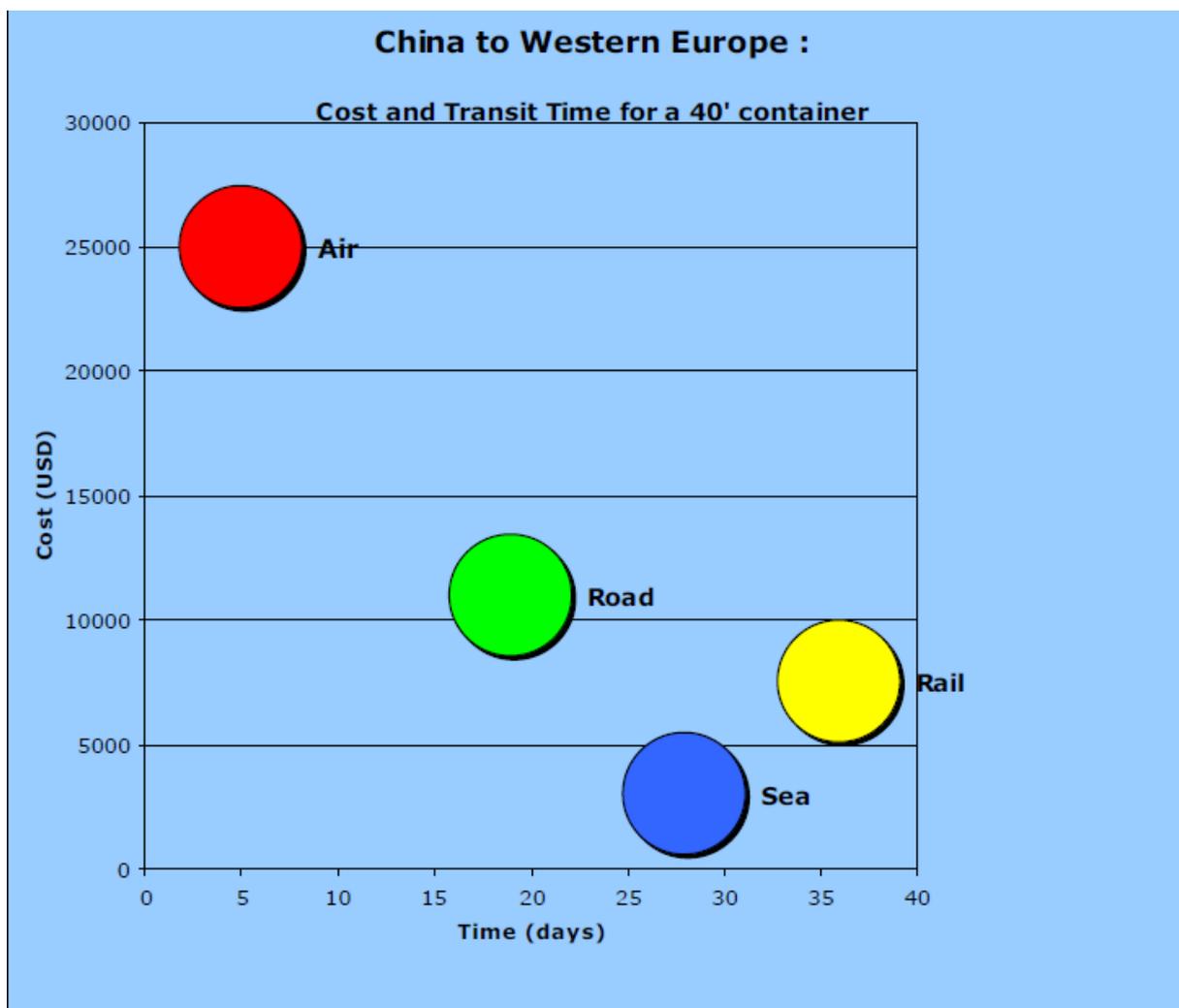
<sup>22</sup> ChinaDaily.com, *La Chine est devenu un pays importateur de charbon en 2009*, Février 2010.

## Paragraphe 2 Le rôle du rail par rapport à celui du cargo

### A) Etude de la compétitivité du rail par rapport au fret maritime

#### 1) Etude des coûts de transport

Le fret maritime est un mode de transport particulièrement avantageux car peu coûteux, c'est une réalité indéniable. Ce faible coût du transport par cargos laisse à penser qu'il est un réel obstacle économique au développement de l'alternative terrestre par voie ferroviaire, dont les prix des prestations sont pour le moment supérieurs de l'ordre de deux fois à ceux du transport maritime de conteneurs. Voici un graphisme général situant le transport ferroviaire par rapport aux autres sur la question des coûts de transport<sup>23</sup> :



<sup>23</sup> Source: report of the U.S Chamber of commerce, *Land Transport Options between Europe and Asia*, July 2006.

Mais le rail a tout de même certains avantages à faire valoir quand aux coûts de fret par rapport à ceux du transport par mer. Pour commencer, les études menées sur les coûts des transports internationaux ont pu montrer que si la tendance générale des coûts à long terme a été leur diminution, et ce pour tous les modes de transports, il se trouve que les tarifs du fret maritime se sont avérés particulièrement volatiles et inconstants. En témoigne la brutale hausse du fret maritime en 2009 et 2010 pour les imports en provenance de Chine, a le prix pouvait atteindre parfois 4000 euros, soit le double du prix habituel<sup>24</sup>. En revanche, cela n'a pas été le cas pour le fret ferroviaire, qui assure une certaine stabilité dans ses coûts. Cette comparaison a de plus été effectuée sur des marchés mûrs et stables de part leur nature, tels que les produits manufacturés, les matières premières...

Mais l'idée de créer des lignes de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe trouve ses origines à travers des phénomènes économiques particuliers. Par exemple, et pour commencer, pour réduire les coûts de production, les usines en Chine se déplacent à l'intérieur des terres. L'acheminement des marchandises à la sortie des usines jusqu'au port va donc être dans ces cas plus long et plus coûteux, ne pouvant se faire que par route ou train.

La conséquence est que le transport maritime perd de sa compétitivité s'il faut parcourir des milliers de kilomètres par rail ou en camion avant d'arriver aux grands hubs tels que Shanghai. Les coûts d'approche portuaire risquent donc de réduire à néant l'avantage du transport maritime, le coût d'acheminement terrestre terminal s'appêtant à être un facteur décisif du choix d'acheminement de la marchandise entre les voies terrestres et les voies maritimes.

Par ailleurs, les compagnies de chemins de fer participant au développement du projet ont pu s'exprimer quant à la question des coûts. Ainsi, et d'après elles, il serait envisageable de réduire les coûts ferroviaires à l'avenir, pour des trajets sur de longues distances, et ce grâce à de meilleures conditions d'exploitation des chemins de fer, dont une utilisation plus performante du matériel et du personnel. Le but reste tout de même de rendre attractif le mode ferroviaire par rapport au mode maritime.

Sans oublier l'actuelle politique européenne qui a pour objectif le renouveau d'un trafic ferroviaire et la définition d'un « réseau dédié fret européen » qui viendrait s'articuler sur des corridors intercontinentaux. Le coût d'acheminement ferroviaire entre l'Europe et l'Asie serait alors sensible aux modes d'exploitation adoptés comme l'a montré le modèle américain par le passé. Si pour un train « bloc » le coût sera de l'ordre de 0,1 à 0,2 € par EVP-km, ce coût peut être encore divisé par 3, voire plus pour les trains de plusieurs centaines d'EVP sur

---

<sup>24</sup> C. Beaudeau, *Import depuis la Chine, la hausse du fret maritime!* Acheter en Chine.com, mars 2010

des lignes utilisées à pleine capacité<sup>25</sup>. Pour le maillon principal, le coût ferroviaire devient comparable au coût maritime des gros porte-conteneurs, et ce, d'autant plus que les distances terrestres de l'Asie du Nord Est à l'Europe sont deux fois plus courtes.

Pour parvenir à cela, des études particulières sur les coûts ferroviaires ont été menées, et ont conclu que dans le cas d'une utilisation performante du matériel, c'est-à-dire la formation de trains longs et l'accroissement des capacités de charge à bord, et d'une meilleure gestion du personnel, telle que des temps de conduite effective par conducteur de plus de 6H par jour, le coût ferroviaire peut être considérablement réduit sur de longs parcours. Ceci est notamment le cas lorsqu'il s'agit de traverser la Russie ou les pays d'Asie sur plusieurs milliers de kilomètres.

Dans de telles hypothèses, les analyses montrent que le coût ferroviaire pourrait être inférieur à 10 ou 12 Euros au train-km ce qui correspondrait ainsi à un coût de moins de 2000 Euros par unité de charge, voire beaucoup moins en fonction de la longueur des trains pour relier les deux extrémités du continent eurasiatique.

On peut donc en déduire que l'exploitation performante de lignes ferroviaires transasiatiques dégagerait une capacité significative de plusieurs millions d'EVP à des coûts qui pourraient être compétitifs par rapport à ceux du maritime, et ce, pour une bonne partie du fret sino-européen. De façon générale, il ne faut oublier que le rail reste le mode de transport le moins cher après la mer, est le plus rentable en terme de capacité de transport, en comparaison à l'aérien et au routier, qui restent des modes particulièrement onéreux, avec des capacités de transport des plus restreintes.

## 2) Etude des temps de trajet

Il est certain que le fret aérien n'est pas soumis à concurrence de la part des autres modes de transport sur ce point. Pour le reste, concernant les distances entre l'Europe et l'Asie, les distances terrestres sont en général plus courtes que les distances maritimes. Elles le sont a fortiori si les points de destinations/origines sont situés dans une région ou un pays continental, à l'intérieur de la Chine ou en Asie Centrale. Et cela se prouve en pratique, puisque, selon les lignes déjà en vigueur, le temps de trajet pour le fret ferroviaire sur les liaisons Chine Europe sont moitié moins importants que les temps du fret maritime. C'est un atout fort de ce mode de transport.

---

<sup>25</sup> C. Reynaud, Notes de synthèse du SESP N° spécial, Des alternatives terrestres aux routes commerciales entre la Chine et l'Europe, juillet 2008

A l'heure actuelle, les lignes ayant pu être testées concrètement, comme la Pékin-Hambourg, et la Chongqing-Anvers, ont réalisé un temps de transport d'une quinzaine de jours. Lors du bilan, les transporteurs ont avoué que le temps aurait encore pu être plus court, mais que les trains rencontraient des problèmes lors des passages aux frontières, et pouvaient rester bloqués jusqu'à 2 jours par les douanes. Si des accords peuvent être trouvés en matière de franchissement des frontières, les transporteurs prévoient une liaison Chine-Europe en 10 jours, ce qui reste une performance non négligeable par rapport au fret maritime.

### 3) La capacité de transport

Le fret maritime est bien connu pour sa très forte capacité de chargement. C'est notamment un de ses nombreux points forts. Plusieurs experts s'accordent pour dire que le rail peut rapprocher, mais non égaler, ses performances de celles du cargo sur ce point. A ce sujet, Robert Gerendas, patron de FELB, compagnie ferroviaire chypriote, a expliqué qu'outre la rapidité, les possibilités de chargement se trouvent être plus importantes par le rail en énonçant que "pour un même conteneur, vous pouvez mettre jusqu'à 27,5 tonnes de marchandises sur rail contre seulement 21 tonnes en mer"<sup>26</sup>. En fait, à en voir l'expérience américaine en matière de fret ferroviaire, on peut se rendre compte que les trains en Europe et en Asie peuvent encore accroître considérablement leur capacité de transport. En effet, aux Etats-Unis, le transport de marchandises par rail revêt une importance tout particulière, et les infrastructures ferroviaires américaines traduisent bien la volonté de faire du rail le mode de transport terrestre privilégié pour le fret. La taille et la longueur des trains n'est, par exemple, pas aussi limitée qu'elle peut l'être par la réglementation européenne. En France, la longueur maximale des trains ne peut excéder 750 mètres de longs, ce qui représente une capacité de chargement maximale d'une quarantaine de wagons. Les trains américains, sont nettement plus longs, pouvant faire parfois jusqu'à 4 km de longueur, et tractant plus de 140 wagons, grâce notamment à la mise en service de trains porte-conteneurs à doubles étages. Afin de rendre le fret ferroviaire particulièrement compétitif, il faudrait développer des trains à très forte capacité de chargement, tels que des trains 12 000 tonnes, qui circulent déjà sur le continent nord-américain<sup>27</sup>. Tout est bien évidemment une question de moyens, car le train n'a pas de limites en soi, l'obstacle principal est la taille des infrastructures. Si l'Europe et l'Asie investissent de façon à faire circuler des trains avec une grande capacité de chargement,

---

<sup>26</sup> Source AFP, *Des marchandises chinoises en 15 jours en Europe Centrale grâce au rail*, Avril 2008

<sup>27</sup> Loc Magazine, *Les trains de l'extrême*, n°3, juin-juillet-août 2011

le fret ferroviaire deviendra nettement plus intéressant en termes de rapport quantité /qualité/prix.

Mais le fret maritime reste et restera tout de même le mode de transport le plus avantageux, car si un train peut charger quelques centaines de containers, la capacité de chargement du cargo se compte en jusqu'en milliers de conteneurs.

### B) Le choix stratégique du rail

Il s'agit ici de voir quel type de concurrence le rail peut-il proposer face à la mer. Sur ce point, l'idée des compagnies ferroviaires n'est pas de se poser en concurrence frontale, mais plutôt sur des marchés de niche, comme par exemple les produits avec une certaine valeur ajoutée, un marché intermédiaire entre le fret maritime, plus lent, et l'aérien, plus cher<sup>28</sup>. Cette possibilité d'acheminement va pouvoir aussi être utilisée pour des marchandises qui ont une certaine actualité comme les articles de mode, les jouets, ou encore les DVD et produits High Tech. Cela concerne également le transport de matières premières et de produits énergétiques, qui se fait régulièrement au sein même du continent asiatique.

Une étude bien menée, puisque d'après elle, les wagons ne repartiront pas à vide pour la Chine. Cela s'explique par le phénomène de développement économique de la Chine, avec lequel une partie de la population chinoise a vu accroître son niveau de vie, et donc, dans ce contexte d'une classe riche croissante en Chine, on constate l'augmentation des importations de produits de qualité et de luxe européens.

## **Section II Le fret ferroviaire sino-européen, facteur de développement économique**

Il faut savoir que l'augmentation des échanges entre l'Europe et l'Asie implique également, depuis quelques années, les pays continentaux entre l'Europe occidentale et l'Asie du Sud et de l'Est. Ainsi, on assiste depuis le début du 21<sup>ème</sup> siècle au réveil économique des pays d'Asie, qui font leur entrée progressivement sur le marché économique mondial. Nous allons voir que le projet d'un chemin de fer transasiatique s'inscrit parfaitement dans la stratégie de développement de ces pays.

---

<sup>28</sup> Interview de L. Aliadière, Journal Aujourd'hui la Chine, *De Pékin à Hambourg, le rail, nouvelle route pour les marchandises chinoises.*

### Paragraphe 1 Un projet à deux dimensions

Plus de 90 % de tous les conteneurs transbordés dans le port de Rotterdam ont pour destination finale l'Europe centrale ou l'Europe du Sud-est.

Le parcours par voie terrestre consécutif au transport maritime n'excède pas 1500 km pour les destinations d'Europe centrale, raison pour laquelle il s'effectue en grande partie par la route.

Les organisations internationales envisagent de plus en plus sérieusement de raccorder directement au rail les sites de production situés en Chine, en aménageant des accès vers les principaux pôles commerciaux européens. Certains centres de fabrication se trouvent parfois très éloignés des ports, car enclavés au sein même du continent eurasiatique. C'est par exemple le cas de la région autonome ouïgoure du Xinjiang en Chine, située à 5000 km du premier port chinois. Cette région enclavée à la frontière avec le Kazakhstan présente un intérêt tant économique que politique et recèle un potentiel de trafic considérable pour les transports terrestres intercontinentaux. Les représentants de la clientèle chinoise estiment à 730 000 le nombre d'écrans d'ordinateur qui y sont fabriqués chaque mois, ce qui représente un marché conséquent pour les échanges sino-européens.

Ainsi, le principal atout de ces liaisons ferroviaires transcontinentales n'est pas uniquement de transporter des marchandises plus rapidement, et de faire concurrence au fret maritime. En effet, elles ont un autre rôle à jouer, et qui n'est pas des moindres : intégrées à de véritables corridors de développement, les initiateurs du projet ont également pour objectif de participer au désenclavement des pays et des régions dépourvus d'accès maritime.

En réalité, les véritables enjeux du projet de liaison ferroviaire eurasiatique dépassent les échanges directs entre l'Europe de l'Ouest et la Chine : ils vont en fait concerner aussi bien les extrémités du continent euro-asiatique que les pôles intérieurs de celui-ci. Ces ambitions vont inciter la recherche de nouvelles voies terrestres longue distance, qui répondent par conséquent non seulement à des questions de fret mais aussi à des besoins d'accessibilité des pays traversés, le mode ferroviaire se retrouvant dans une position privilégiée lorsqu'il s'agit de distances de plusieurs milliers de kilomètres, pour des flux relativement concentrés. De façon générale, le fret ferroviaire sino-européen est un projet à deux dimensions ; une dimension politique tout d'abord, ainsi qu'une dimension économique ensuite.

#### A) Dimension politique du projet

Les pays du continent eurasiatique à la recherche d'un développement économique durable et stable voient un intérêt majeur dans leur participation à la mise en place du fret ferroviaire

sino-européen ; un rôle particulier et reconnu sur le plan de la scène internationale. Cela est particulièrement vrai pour les pays ayant appartenu autrefois à l'empire soviétique. Pendant très longtemps, la conception et la culture du chemin de fer par ces pays n'ont pas été identiques à celles de l'Europe Occidentale. En effet, par le biais de l'influence exercée par l'URSS, les chemins de fer ont toujours obéi à une logique d'étatisation, et n'étaient donc destinés à accueillir des trains de fret international. Ainsi, le réseau national n'a jamais été conçu jusqu'à lors comme maillon d'un réseau ferré international.

Cette situation a eu pour effet de contribuer à l'isolation de beaucoup de pays de l'Est, tant sur le domaine des relations internationales que sur celui du commerce mondial. Sortis forts de la crise financière de 2008 grâce aux plans de redressement financés par le FMI<sup>29</sup>, certains pays de l'Europe de l'Est, en particulier la Pologne et la Hongrie, ont ainsi pu attirer l'attention des investisseurs, au détriment de pays de l'Europe Occidentale tels que l'Espagne, l'Italie la Grèce et le Portugal. Pour ces pays émergents, l'intégration de la logique internationale à leur politique ainsi que l'ouverture des frontières au commerce mondial sont devenus des priorités étatiques. Cette volonté puissante d'intégration constitue le levier de motivation des pays émergents européens et asiatiques dans leur contribution à l'accomplissement du projet. L'heure étant à la coopération internationale, cela donne l'occasion aux Etats économiquement absents de la scène internationale et à ceux faisant leur apparition d'être au cœur des débats et relations transcontinentales eurasiatiques.

#### B) Dimension économique

C'est la plus importante. Le contexte économique actuel sur le continent eurasiatique fait naître des opportunités très intéressantes pour les pays se situant entre l'Europe de l'Ouest et l'Asie de l'Est. Par exemple, le commerce de la Chine avec les pays d'Asie Centrale a été multiplié par plus de cinquante lors des 19 années qui ont séparé 1992 et 2010. Le volume de commerce entre la Chine et les cinq pays d'Asie Centrale se montait à 527 millions de dollars en 1992 ; il est presque de 26 milliards de dollars en 2010<sup>30</sup>. De plus, la Chine, qui jusqu'à présent était considérée comme l'atelier du monde, est désormais en passe de devenir avant tout son propre atelier. En effet, la consommation intérieure de la Chine est en forte hausse depuis quelques années, et ce phénomène économique bouleverse le commerce international.

---

<sup>29</sup> Le Monde, *L'UE aidera les pays d'Europe de l'est au cas par cas*, mars 2009

<sup>30</sup> Journal Contrepoint, *Nouvelle Route de la Soie*, Brève du 15 avril 2011

Après avoir approvisionné les plus grandes marques mondiales de prêt-à porter en produit textile bon marché, la Chine se met désormais en parallèle à l'ouvrage pour son propre compte. La demande du peuple chinois s'intensifie, en témoigne la consommation de vêtements et de chaussures qui a elle seule, a augmenté de 23,7% rien qu'entre janvier et août 2010. Face à cette situation, il devient difficile pour les acheteurs des grandes marques mondiales de textiles de trouver des fournisseurs chinois à moindre coût, tant les prix de fabrication en Chine ont été vu à la hausse. Mais cette tendance est une aubaine pour les pays en voie de développement du continent eurasiatique, tels que le Pakistan, le Cambodge, le Vietnam, et l'Inde, où les acheteurs vont maintenant prospecter afin de trouver de la main d'œuvre moins chère<sup>31</sup>.

Ainsi, si la fabrication des marchandises se déplace à l'intérieur du continent eurasiatique, le fret ferroviaire prend tout son sens, et peut dans ce cas, constituer une solution d'acheminement vers l'Europe viable, puisque très intéressante en terme de temps de transport. De façon générale, le pont ferroviaire eurasiatique va permettre de développer de nouveaux espaces à l'intérieur du continent eurasiatique, et comprend une logique de désenclavement qui lui est inhérente. L'objectif est ainsi de faire rayonner la vie économique à l'intérieur des terres, là où le développement a été moindre jusqu'à présent.

### **Paragraphe 2 Les intérêts en jeu : l'intégration des pays émergents du continent eurasiatique dans le marché économique mondial**

Pour les pays européens, comme pour les pays asiatiques et en particulier la Chine, cette recherche de nouvelles voies de commerce entre directement dans leurs objectifs politiques, mais également économiques, la conquête de nouveaux marchés étant le premier argument partagé par tous les pays concernés.

De façon générale, le développement d'un système adéquat de transport est un pré-requis pour le progrès économique d'un pays et se trouve être particulièrement essentiel pour le développement du commerce international. Toutefois, chaque partie y voit une motivation qui lui est spécifique, et une analyse individuelle peut être réalisée, en recherchant quel intérêt chaque partie du continent eurasiatique trouverait à développer de telles liaisons.

---

➤ <sup>31</sup> Journal Le Monde, « Chine : la consommation intérieure bouleverse le commerce mondial », janvier 2011

Concernant l'Europe, le mot d'ordre actuellement est celui de l'ouverture vers les pays nouvellement venus, et implique le prolongement des réseaux ferroviaires transeuropéen, redéfinis à l'échelle de 25 pays, en direction des pays de la CEI et de l'Asie centrale le long de grands corridors.

Du côté asiatique, la Chine met un point d'honneur et travaille activement à développer un réseau d'infrastructures ferroviaires et autoroutières complet, le plus rapidement possible, destiné à couvrir l'ensemble du pays, jusqu'aux connexions avec le Kazakhstan, la Mongolie et la Russie, dans une démarche de reconquête de son espace intérieur.

Pour leur part, l'ensemble des pays de la CEI adaptent aussi leurs infrastructures et créent progressivement un réseau complet depuis la Russie jusqu'aux pays d'Asie centrale et du Caucase sans oublier le Kazakhstan, le Turkménistan, l'Iran qui se retrouvent ainsi dans une position centrale sur les grandes routes Est-Ouest. Les liaisons vers les pays situés plus au Sud comme la Turquie, l'Inde et le Pakistan n'en sont pas moins importantes, s'intégrant progressivement dans un réseau entièrement relié, pour un espace eurasiatique interconnecté.

Pour conclure sur les enjeux du projet, on peut dire que le fret ferroviaire sino-européen poursuit des objectifs à la fois maritimes et terrestres, avec d'un côté la poursuite d'une croissance très rapide des trafics sur les grandes routes maritimes grâce à une meilleure desserte terrestre des ports assuré par le rail, et, de l'autre, un trafic eurasiatique ferroviaire complet avec de grands itinéraires très longues distances ouvrant de nouvelles perspectives économiques et commerciales à l'ensemble des pays enclavés entre la Chine et l'Europe de l'Ouest et dépourvus d'accès maritimes. Ici, la perspective de la construction d'un réseau de « corridors de développement » va avoir une portée particulièrement étendue, en visant en fait à combiner le transport lui-même, la fourniture d'énergie, les industries nouvelles et la gestion des ressources en eau. L'idée est ainsi de créer des « artères de vie » apportant, tout au long de la route, des hommes, des marchandises, de l'énergie, des infrastructures et surtout des idées pour désenclaver, et pour introduire dans l'économie continentale des ressources humaines et matérielles jusqu'ici abandonnées ou inexploitées. A terme, les spécialistes les plus optimistes espèrent que de cette manière, la croissance économique engendrée le long des routes de transport terrestre réduira non seulement le coût unitaire des biens transportés sous le niveau des coûts de fret maritime, mais engendrera aussi un « effet frontière », comme lors de l'ouverture de l'Ouest américain, qui pourra ainsi transformer des régions désertes ou semi-désertes en zones de développement économique.

A côté de ses fondements théoriques, le projet de fret ferroviaire sino-européen tend à se concrétiser progressivement, principalement à travers son cadre institutionnel et son cadre infrastructurel.

## **TITRE II**

### **LA MISE EN ŒUVRE CONCRETE DU PROJET**

L'impulsion donnée au projet du chemin de fer sino-européen trouve son origine à la fois dans l'action de divers acteurs qui constituent dans leur ensemble son cadre institutionnel, et dans la réalisation concrète du réseau ferré eurasiatique, qui correspond à son développement infrastructurel.

## **CHAPITRE I**

### **Le cadre institutionnel : les acteurs du développement du fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe**

Le projet d'un pont ferroviaire eurasiatique est né d'une volonté à la fois nationale et internationale, économique et politique, publique et privée, et c'est pour cela que les initiateurs du projet sont nombreux. On peut, de façon générale les classer dans deux catégories, les acteurs de la scène publique et les acteurs de la scène privée. Au sein même de ces catégories, on distingue les acteurs économiques et les acteurs politiques. Chacun a participé et participe encore à la mise en œuvre de ce projet, et ce par divers moyens, comme nous allons le voir.

#### **Section I Les acteurs de la scène publique : les Etats et leurs émanations**

##### **Paragraphe I Les Etats, premiers acteurs du développement du fret ferroviaire sino-européen**

Les Etats jouent un rôle fondamental dans le développement du projet de liaisons de fret ferroviaires entre la Chine et l'Europe. En effet, ce sont eux, de par leur volonté politique, qui décident ou non d'encourager les compagnies ferroviaires nationales à développer leurs réseaux et à les connecter à ceux des autres pays du continent. Ainsi, des pays comme la Chine, ou l'Inde, qui souhaitent poursuivre leur croissance et leur développement

économique, voit l'existence d'un tel fret intercontinental comme une véritable opportunité de conquête de nouveaux marchés. Les pays plus enclavés, tels que le Kazakhstan ou le Kirghizstan, considèrent le développement de ces liaisons ferroviaires transcontinentales comme une aubaine, afin non seulement d'intégrer les marchés économiques du continent eurasiatique mais également de faire intégrer leur propres marchés nationaux, dans le but de participer activement au commerce international de l'ensemble du continent. L'intégration au marché international est une solution pour ces pays dont le développement économique n'est pas encore réellement initié, mais plutôt dans l'attente de l'être. L'intérêt économique est donc premier.

Il y a également les intérêts politiques qui incitent les Etats à encourager la réalisation d'un tel projet. Par exemple, la Chine, dont les relations avec le Japon et certains pays de l'Asie du Sud ne sont pas particulièrement amicales, a tout intérêt à posséder une voie de fret propre qui la relie à l'Europe. En effet, sur le plan géopolitique, si un conflit devait survenir entre la Chine et ses voisins d'Asie de l'Est, celle-ci garderait une certaine autonomie économique avec un trafic intérieur terrestre, plus particulièrement en cas de restriction du passage par la mer pour les échanges commerciaux.

Enfin, il ne faut pas oublier le rôle premier des Etats qui reste leur statut d'investisseurs, car le développement d'un tel projet représente un coût considérable pour tous les Etats, qui sont parfois prêts à engager jusqu'à des milliards de dollars afin de parvenir à la concrétisation du fret ferroviaire eurasiatique. Cela a été récemment le cas pour la province de Xinjiang en Chine, où le gouvernement a prévu l'investissement de 35 milliards d'euros pour la construction de plus de 8000 km de chemins de fer.

### **Paragraphe 2 Le rôle actif des organisations étatiques pour la concrétisation du projet**

La mise en œuvre d'un tel projet nécessite de la part de tous les Etats impliqués une action coordonnée, et donc, par conséquent des débats interétatiques sur le sujet. Ces discussions ont lieu à travers l'existence de différents organismes publics, dont le point commun réside dans leur objectif principal : une coopération intergouvernementale en matière de transport international. Ces organismes sont en réalité très nombreux, ainsi la liste énumérative présentée ci-dessous ne se veut pas exhaustive. Nous allons donc étudier successivement les divers rôles joués par l'OCDE et la CEMT, le FIT, l'OTIF, l'UIC et le programme TRACECA.

## A) L'OCDE et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)

### 1) Présentation Générale

#### a) L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

L'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) a été créée en 1961, et a succédé à l'Organisation européenne de coopération économique (OECE), fondée en 1948 pour gérer l'aide américaine d'après-guerre (plan Marshall).

En 2010, l'OCDE compte 34 pays membres: sont membres tous les Etats de l'Europe occidentale et l'Amérique du nord, plus le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Corée et, depuis 1995 et 1996, certains pays d'Europe centrale (République tchèque, Hongrie, Pologne). Son siège est à Paris<sup>32</sup>. C'est une organisation internationale d'études économiques, dont les pays membres, développés pour la plupart, ont un commun un système de gouvernement démocratique et une économie de marché. Elle possède essentiellement un rôle consultatif.

La mission de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) est de promouvoir les politiques qui amélioreront le bien-être économique et social partout dans le monde. L'OCDE offre aux gouvernements des Etats membres un forum où ils peuvent conjuguer leurs efforts, partager leurs expériences et chercher des solutions à des problèmes communs. Le but est de comprendre les mécanismes du changement économique, social et environnemental. L'organisation réalise également des études sur productivité et les flux mondiaux d'échanges et d'investissement. Ainsi, une analyse des données est réalisée afin de prédire les tendances à venir.

Une des missions principales est la lutte contre la pauvreté, en fournissant aux gouvernements une grande quantité d'informations sur divers thèmes, et en recherchant des solutions durables en matière de croissance économiques et de stabilité financière.

Encourageant la mondialisation économique ainsi que l'ouverture des marchés, l'OCDE a consacré une partie de son travail aux transports, et a même créé une institution propre à ce domaine, auparavant prénommée CEMT, et désormais portant le nom de Forum International des Transports.

---

<sup>32</sup> Données INSEE

b) La Conférence Européenne des Ministres des Transports

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Créée sous l'impulsion de l'OCDE, elle rassemble les Ministres des Transports des 43 pays suivants qui sont membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine. Sept pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Corée, États-Unis, Japon, Mexique et Nouvelle-Zélande), le Maroc bénéficiant d'un statut de Membre observateur.

La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables des transports terrestres ; la conférence organisée a pour finalité une discussion approfondie, sur les problèmes d'actualité concernant le secteur des transports et de déterminer communément les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale. Actuellement, la CEMT a deux rôles fondamentaux. La première tâche qui lui revient consiste principalement à faciliter la mise en place d'un système intégré des transports qui soit économiquement efficace et réponde aux exigences de durabilité en termes d'environnement et de sécurité. Dans ce but, il incombe notamment à la CEMT d'établir une liaison, sur le plan politique, entre l'Union européenne et les autres pays du continent européen.

Par ailleurs, la CEMT a également pour mission de développer des réflexions sur l'évolution à long terme du secteur des transports et de réaliser des études approfondies sur le fonctionnement de ce secteur face notamment à la mondialisation croissante des échanges. Les activités de ce type, appelées à s'exercer dans un cadre géographique de plus en plus large, ont été récemment renforcées par la création d'un Centre conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports. Bien que commuté au niveau organisationnel par le FIT, la désignation "CEMT" représente jusqu'à ce jour également une attribution multilatérale d'autorisations de transport, qui permettent aux transporteurs des pays membres d'effectuer des opérations de transport international entre leurs territoires respectifs, les opérations de chargement, de déchargement et de transit étant comprises.

Le système multilatéral d'autorisations CEMT, qui fait dorénavant partie des activités européennes du FIT, reste cependant réservé aux pays européens.

c) Le Forum International des Transports (FIT)

Lors de sa session à Dublin en mai 2006, les ministres ont décidé de transformer la CEMT en une organisation appelée Forum international des transports (FIT).

Comme son prédécesseur, le FIT mène une analyse politique stratégique dans le domaine des transports et organise un sommet ministériel annuel. Les réunions plénières annuelles du FIT donnent aux ministres des Transports des pays membres la possibilité d'échanger sur les sujets d'importance stratégique mondiale en rapport avec tous les modes de transport. Le FIT permet l'adhésion d'un plus grand nombre de pays qu'à la CEMT auparavant, et ce Forum a à présent une vocation mondiale et non plus seulement européenne.

2) Implication dans le développement du projet

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), ainsi que le FIT depuis quelques années, ont constamment œuvré dans le sens d'une facilitation et d'une intégration des marchés des transports terrestres internationaux.

La CEMT travaille activement depuis une dizaine d'années, sur le projet de liaisons de fret ferroviaires transasiatiques, ayant privilégié le rail comme moyen principal de desserte terrestre des ports depuis 1998, date de la Conférence de Paris sur la desserte terrestre des ports maritimes<sup>33</sup>. En 2005, une session a eu lieu à Moscou spécialement pour le développement des liaisons terrestres entre l'Asie et l'Europe, plaçant les échanges entre la Chine et l'Europe au cœur du débat. Elle a par ailleurs fait du chemin de fer le premier mode de transport à promouvoir les échanges commerciaux terrestres sino-européens.

Lors de la Conférence de Moscou, la CEMT s'est fixée plusieurs missions afin d'encourager le projet de fret ferroviaire sino-européen. Elle a ainsi décidé de mettre en œuvre un processus d'intégration des transports euro-asiatiques, notamment en favorisant la convergence des réglementations nationales et en harmonisant le cadre juridique et réglementaire qui régit les conditions dans lesquelles s'effectuent ces transports, sur la base des accords internationaux, des résolutions de la CEMT, des conventions de la CEE-ONU ainsi que de la législation et des principes de la politique des transports de l'Union Européenne.

---

<sup>33</sup> Rapport CEMT 1998, *La desserte terrestre des ports maritimes*, Centre de recherches économiques

Elle s'est également fixée comme objectif d'alléger les procédures administratives qui sont particulièrement lourdes sur les relations Europe-Asie et qui, très souvent, ne trouvent leur justification que dans des considérations de nature protectionnistes. Cela concerne en premier lieu le passage des frontières, où la CEMT souhaite amener les Etats à simplifier et harmoniser les procédures de contrôle mais aussi instaurer une coordination des autorités responsables en la matière, des douanes et des contrôles aux frontières.

Une des missions les plus importantes en matière de travail consiste à favoriser une réforme des chemins de fer selon les principes même définis par la CEMT dans le but d'accroître considérablement leur productivité et de réduire leurs coûts par une meilleure utilisation des matériels et du personnel. Cela s'accompagne d'ailleurs d'un travail d'harmonisation des politiques de prix et de tarifs ainsi que d'un travail d'amélioration de l'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires.

Enfin, la CEMT s'est fixée comme axe principal de travail l'encouragement du développement des transports multimodaux sur les lignes de fret Europe Asie. Pour parvenir à la réalisation de cet objectif, elle va entreprendre plusieurs actions, telle que la promotion de l'adhésion des pays de l'Europe de l'Est, du Caucase et de l'Asie Centrale à l'Accord AGTC de la CEE-ONU et à son Protocole sur le transport par voies navigables, ou encore la promotion des mesures visant à améliorer les conditions dans lesquelles s'effectue la circulation des trains aux points de changement d'écartement des voies et à développer des matériels roulants évitant les transbordements lors de ces changements. Elle va aussi tenter de coordonner les actions en la matière, en proposant de manière concertée des lieux d'interface entre modes et en créant un réseau de centres logistiques reposant sur un nombre limité de hubs bien équipés.

La CEMT, grâce à ses relations avec de nombreuses organisations européennes dans le domaine du transport et de part sa nature étatique, est l'acteur le plus enclin à négocier efficacement une coopération intercontinentale entre les pays concernés par les liaisons de fret ferroviaires entre la Chine et l'Europe. Le flambeau est désormais repris par le FIT, qui travaille également activement à la mise en œuvre du projet du chemin de fer transasiatique.

B) L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

L'OTIF a été créée en 1985, initiée par la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du mai 1890, dite COTIF. L'OTIF comprend actuellement 46 Etats membres (Europe, Proche/Moyen-Orient et Afrique du Nord) ainsi qu'un membre associé qui est la Jordanie. Le siège de l'Organisation est à Berne en Suisse. De façon générale, l'OTIF a plusieurs missions<sup>34</sup>.

La première est d'assurer le développement du droit ferroviaire international dans plusieurs domaines tels que les contrats de transport en trafic international des voyageurs et marchandises (CIV et CIM), le transport de marchandises dangereuses (RID), les contrats d'utilisation de véhicules (CUV), les contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (CUI), la validation de normes techniques et adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire (APTU), et enfin la procédure d'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autre matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF).

L'OTIF travaille également à élargir le champ d'application de la COTIF, dans le but d'obtenir un régime juridique uniforme pour les transports ferroviaires directs de l'Atlantique au Pacifique.

La troisième mission attribuée à l'OTIF est d'obtenir un effacement des frontières en matière de trafic international ferroviaire.

Enfin, l'Organisation participe à la création de diverses conventions internationales relatives au transport ferroviaire dans le cadre de la CEE/ONU et d'autres organisations internationales.

L'OTIF a un rôle très actif dans la mise en œuvre du projet de liaisons de fret ferroviaires entre la Chine et l'Europe, en travaillant activement sur l'harmonisation juridique pour les transports de marchandises par train d'un bout du continent eurasiatique à l'autre. Elle recherche également une facilitation du franchissement des frontières par les trains, pour qu'il soit le moins contraignant possible. Le but est de parvenir à des accords spéciaux pour le trafic international de marchandises par trains.

---

<sup>34</sup> Logistiqueconseil.org

### C) L'Union Intergouvernementale des Chemins de Fer (UIC)

L'Union Intergouvernementale des Chemins de fer est une association mondiale pour la coopération des chemins de fer, et possède 191 membres, se trouvant sur tous les continents<sup>35</sup>. Elle travaille sur le projet d'un pont ferroviaire eurasiatique depuis maintenant un certain nombre d'années, avec comme stratégie de départ, l'idée de participer pleinement à la croissance économique du commerce mondial générée par l'intensification des échanges entre la Chine et l'Europe en intégrant de façon complète le rail à la chaîne de transport et de logistique. C'est dans cette optique que l'UIC s'est engagée à promouvoir le développement d'un ensemble de corridors de fret ferroviaires sur le continent eurasiatique.

Ainsi, depuis 1995, l'association réalise diverses études de trafics pour l'acheminement de la marchandise de la Chine jusqu'en Europe, et sert également d'interface à la collaboration entre les divers acteurs de ce projet. C'est elle qui a élaboré principalement les matrices des différentes liaisons ferroviaires, afin de pouvoir tester réellement ces lignes au préalable conçues par maquettes<sup>36</sup>.

L'UIC oriente actuellement ses études sur la mise en place du cadre réglementaire permettant d'améliorer la coopération entre les réseaux ferroviaires participants et les autorités administratives, et cherche à développer des partenariats avec des autorités publiques ou les organismes du secteur privé tels que les banques ou les ports. L'association travaille également activement à la recherche de solutions en matière d'harmonisation technique et opérationnelle. L'objectif premier de l'UIC est de voir une réelle réduction dans les temps de trajets sur les longs trajets internationaux par rapport aux autres modes de transport, tels que le maritime et le routier. L'enjeu second réside, comme nous avons pu le voir, à contribuer au désenclavement des économies sans accès maritimes, sein même du continent eurasiatique.

### D) Le programme interétatique « TRACECA ».

#### 1) Présentation générale

TRACECA est un programme interétatique qui a pour but d'encourager le développement politique et économique de la région de la mer Noire, du Caucase et de l'Asie centrale par le biais de l'amélioration des transports internationaux, dont le transport ferroviaire. Initié en mai 1993, ce programme met en œuvre une assistance technique pour le développement d'un

---

<sup>35</sup> [www.uic.org](http://www.uic.org)

<sup>36</sup> P. MELQUIOT, Actualités News Environnement du 02/08, « Une Nouvelle ligne ferroviaire entre la Chine et l'Allemagne, un plus pour l'environnement »

couloir de transport entre l'Europe et l'Asie traversant la mer Noire, les pays du Caucase du Sud, la mer Caspienne et les pays d'Asie centrale.

TRACECA a ainsi pour finalité première l'encouragement de l'indépendance politique et économique des pays d'Asie centrale en améliorant leurs capacités d'accès aux marchés européens et mondiaux à travers le développement d'autres voies de transport, et en encourageant la coopération régionale entre les pays partenaires de ce programme.

## 2) Implication dans le développement du projet

Le programme interétatique participe activement à la concrétisation du fret ferroviaire sino-européen, mais plutôt de façon indirecte, car non avec le dessein d'améliorer le transport entre la Chine et l'Europe, mais avec l'intention de permettre aux pays enclavés dans le continent d'évoluer économiquement en assurant leur intégration dans les marchés existants entre la Chine et l'Europe. Le cadre stratégique de la Commission intergouvernementale TRACECA comprend un certain nombre de piliers afin dans le but d'atteindre dans quelques années un système de transport multimodal durable, efficace et intégré à la fois au niveau de l'UE et de la Chine, mais également au niveau de tous les pays se situant entre ces deux grands pôles. TRACECA encourage donc le projet, notamment en aidant au développement des relations économiques et du commerce en Europe, dans la région de la mer Noire et en Asie, et en assurant l'accès à tous les pays du continent eurasiatique au marché mondial du transport routier, du transport ferroviaire et de la navigation commerciale. Parallèlement à ces deux missions, le programme a également pour objectif la sécurité du trafic, du fret et la protection de l'environnement, et l'harmonisation des politiques de transports et la création de conditions de concurrence équitables pour les opérations de transport<sup>37</sup>.

---

## E) La Commission Economique et Sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (UNESCAP)

### 1) Présentation générale

La Commission Économique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique est le bras droit de développement régional des Nations unies pour la Région Asie-Pacifique. Avec une adhésion de 62 Gouvernements, dont 58 sont dans la région, UNESCAP possède un large périmètre géographique qui s'étend de l'ouest de la Turquie à l'île de Kiribati dans le Pacifique à l'est, et de la Fédération de Russie au nord jusqu'en Nouvelle-Zélande au sud. UNESCAP est la plus complète des cinq commissions régionales des Nations Unies. C'est

---

<sup>37</sup> [http://ec.europa.eu/europeaid/where/asia/regional-cooperation-central-asia/transport/traceca\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/where/asia/regional-cooperation-central-asia/transport/traceca_fr.htm)

aussi le plus grand organisme des Nations Unies servant la Région Asie-Pacifique avec plus de 600 membres du personnel.

Créé en 1947 avec son siège social à Bangkok, en Thaïlande, UNESCAP a pour objectif de chercher des solutions afin de surmonter certains des défis les plus grands de la région. Il effectue le travail dans les secteurs suivants : la politique macro-économique et le développement, les statistiques, les activités pour le développement national, le commerce et l'investissement, le transport, l'environnement le développement durable, les technologies d'informations et de communications, et enfin le développement social. La Commission concentre son travail sur les problèmes et interrogations qui concernent notamment la coopération régionale, tels que les difficultés auxquelles tous l'ensemble des pays peuvent faire face et pour lesquels il est nécessaire d'apprendre les uns des autres, les questions transfrontalières et qui nécessitent une collaboration inter-pays, ou encore les sujets de nature sensible ou émergente qui exigent des plaidoyers ou des négociations entre les différentes nations.

## 2) Implication dans le développement du projet

En novembre 2005, la commission a organisé une réunion intergouvernementale afin d'achever l'élaboration d'un document particulier, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.

## **Section II Les acteurs de la scène privée**

La mise en œuvre de ce projet nécessite la participation de nombreuses compagnies ferroviaires nationales, ainsi que leur coopération. S'il est certain que le fret ferroviaire sino-européen ne sera géré que par quelques entreprises ferroviaires, il est certain que la concrétisation du projet ne peut s'accomplir sans l'accord unanime et la coordination des compagnies des pays concernés par les liaisons du fret sino-européen. Cette coordination est principalement possible grâce à l'existence d'un organisme particulier ; le CIT.

### A) Les compagnies ferroviaires

Les compagnies ferroviaires concernées par le projet du pont ferroviaire eurasiatique peuvent être identifiées tant du côté européen que du côté asiatique.

### 1) Les compagnies ferroviaires européennes concernées

L'entreprise leader sur ce projet est la compagnie allemande de chemins de fer Deutsche Bahn, qui teste des lignes concrètement depuis trois ans, dont une est d'ores et déjà en place, la ligne Hambourg-Pékin. C'est d'ailleurs la première société européenne de fret ferroviaire à avoir signé un accord avec Pékin pour développer le fret par rail chinois et pour superviser la construction des lignes à grande vitesse pour ce trafic d'un genre nouveau. Le secrétaire d'Etat au Ministère des Transports allemand, Jan Mucke<sup>38</sup>, a ainsi déclaré à propos de cette étroite collaboration germano-chinoise que « "l'expertise et la technologie allemande en matière de fret ferroviaire joueront un rôle important dans l'intensification de la coopération. Le rail demeure la colonne vertébrale de la politique de développement du fret allemand"

Mais le fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe fait l'objet d'un vif intérêt de la part d'autres compagnies européennes, à commencer par la SNCF, compagnie française, dont l'implication dans le projet se fait pour le moment tarder, en raison de préoccupations davantage d'ordre nationale ces dernières années. Mais son PDG, Guillaume Pepy, a eu l'occasion de faire part de son enthousiasme concernant la concrétisation du chemin de fer eurasiatique. De leur côtés, les autrichiens EFT-Eurofreights (EFT) et Rail Cargo Austria (RCA) ainsi que le chypriote Far East Land Bridge (FELB) s'impliquent activement dans le projet. Il en va de même de la Pologne, qui, grâce au processus de privatisation de ses chemins de fer lancé en mars 2011, espère bien favoriser son développement à l'international, ainsi que son implication dans le projet de liaisons de fret ferroviaires entre l'Europe et la Chine. Un développement qui pourrait s'avérer particulièrement prépondérant, d'ici quelques années, tant les chemins de fer polonais PKP Cargo ont pris de l'ampleur. Après la création de la filiale PKP Cargo International en Slovaquie en 2010, les dirigeants de la deuxième compagnie de fret ferroviaire en Europe ont exprimé leur souhait de pénétrer les marchés autrichien, hongrois, tchèque, slovaque, roumain, bulgare et allemand dans un futur très proche<sup>39</sup>. La République Tchèque, observant les progrès considérables réalisés par son voisin polonais, a profité de l'occasion pour proposer la participation de ses chemins de fer (CD Cargo) dans la privatisation de l'entreprise polonaise.

---

<sup>38</sup> **K.Kerr**, IFW, *DB lines up with the Chinese to get rail freight on track*, December 2010

<sup>39</sup> O.Bertrand et P.Herissé, *PKP Cargo : la privatisation au service des ambitions européennes du fret polonais*, Rail Passion n°164, juin 2011

Il faut dire que la situation des chemins de fer polonais est idéale : l'écartement des chemins de fer polonais est le même que celui des rails russes, ce qui leur donne un avantage majeur dans les liaisons de fret liant l'Asie à l'Europe et transitant par la Russie, par le biais du Transsibérien notamment.

## 2) Les compagnies ferroviaires asiatiques concernées

Les chemins de fer chinois participent activement à la mise en œuvre du pont ferroviaire transcontinental, avec comme acteur majeur la China Railways Container Transport Corporation, qui effectue d'ores et déjà des transports de marchandises jusqu'en Europe, en coopération très étroite avec la Deutsche Bahn. De façon générale, les transports via les ponts terrestres entre la Chine et l'Europe seront assurés du côté est du continent par les entreprises ferroviaires impliquées, à savoir les Chemins de fer chinois (KZD), russes (RZD) et kazakhs (KZH) et mongols (MTZ). Bien sur, toutes ces compagnies ne travaillent pas isolément, leur coopération est nécessaire afin de mener à bien le développement du fret eurasiatique. Les responsables de tous les chemins de fer engagés dans cette opération ont d'ailleurs signé en 2008 un mémorandum de coopération pour l'élargissement de la collaboration dans le transport ferroviaire eurasiatique et la réalisation de trains de conteneurs entre la Chine et toute l'Europe.

### B) Le comité international des transports ferroviaires (CIT)

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) est une association professionnelle qui regroupe près de 200 entreprises ferroviaires et compagnies maritimes effectuant des transports internationaux de voyageurs et/ou de marchandises. Environ 120 entreprises sont directement affiliées au CIT, et environ 80 le sont par l'intermédiaire d'organisations associées.

Sous la Présidence du français Jean-Luc Dufournaud, directeur juridique de la SNCF, depuis le début de l'année 2011, le CIT a pour rôle principal de travailler sur l'uniformité et la transposition pratique de la Convention intergouvernementale relative aux transports ferroviaires (COTIF), ainsi que sur l'interopérabilité juridique entre l'Est et l'Ouest, et ce non seulement pour le fret, mais également pour le transport de voyageurs<sup>40</sup>. Il a également pour mission d'assurer une harmonisation des relations juridiques entre les clients et entreprises ferroviaires, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et enfin les

---

<sup>40</sup> Rapport CIT INFO, 03 juillet 2007

entreprises ferroviaires et les entreprises ferroviaires. Le CIT a enfin une fonction de représentation des intérêts des membres vis-à-vis des institutions étatiques et privées.

Dans le cadre du projet de développement du fret ferroviaire sino-européen, le Comité joue un rôle particulièrement important, sur la question du régime juridique applicable aux transports de marchandises par trains effectués entre l'Europe et la Chine. En effet, comme nous aurons l'occasion de l'étudier un peu plus tard, le fret ferroviaire sino-européen ne bénéficie pas, actuellement, d'un droit uniforme applicable, faute de convention internationale ratifiée à la fois par l'Europe et par la Chine. Devant cette absence de loi applicable, le CIT a mis sur pied un groupe de travail qui se consacre pleinement à la question, et travaille activement à l'unification des régimes juridiques régissant le fret ferroviaire européen d'un côté et le fret ferroviaire asiatique de l'autre.

## **CHAPITRE II**

### **Le cadre infrastructurel et opérationnel; l'élaboration de corridors transcontinentaux eurasiatiques**

Autrefois, des routes transcontinentales terrestres ont existé sur le continent eurasiatique, telles que la Route de la Soie ou encore le célèbre Transsibérien. Tout en gardant l'esprit d'intégration et de connexion véhiculés par ces anciennes routes, et en s'inspirant de leurs itinéraires, la conception des routes de fret ferroviaire sino-européen se matérialise désormais à travers l'existence de grands corridors destinés au transport par rail d'un bout à l'autre du continent eurasiatique. Le tracé de ces corridors transcontinentaux demeure encore en parti théorique, mais a tout de même été concrétisé, grâce à la mise en place de lignes régulières assurant le transport des marchandises depuis la Chine jusqu'à l'Europe.

#### **Section I Conception des corridors de fret**

C'est lors de la Conférence eurasiatique sur les transports, qui a eu lieu en septembre 2000 à Saint-Petersbourg qu'ont été définis les cinq grands couloirs de développement des liaisons ferroviaires sur le continent eurasiatique<sup>41</sup>. Ainsi, la CEMT a pu établir les liaisons suivantes<sup>42</sup> :

---

<sup>41</sup> A.Latsa, *Le pont ferroviaire eurasiatique, nouvelle route de la soie du 21<sup>ème</sup> siècle*, 16 mai 2008, agoravox.fr

<sup>42</sup> Voir annexe n°2

► Le couloir Nord, via le Transsibérien<sup>43</sup>, de l'Europe vers la Chine, la Corée et le Japon ; ce corridor offre une véritable alternative au transport maritime. Cette ligne passe à l'Ouest par Moscou et se connecte à Saint-Pétersbourg avec des prolongements possibles vers les ports finlandais ; elle est fréquemment utilisée pour des trafics de l'Europe vers l'Asie centrale. Mais des connexions plus au Sud, à travers les pays d'Europe Centrale sont aussi envisageables.

► Le couloir central, de l'Europe méridionale à la Chine, via la Turquie, l'Iran et l'Asie centrale. Initié par la Chine, ce corridor reprend le tracé de l'ancienne Route de la Soie<sup>44</sup>, jadis utilisée pour le commerce sur le continent. Appelée d'ailleurs « Voie de la soie », cette liaison ferroviaire permettra de favoriser les connections directes entre l'Europe et la Chine mais aussi entre les pays situés entre la Chine et elle. La construction d'une voie express de 213 km entre Kashgar et Erkeshtam est déjà en construction. Cette voie traverse ainsi le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Turkménistan, l'Iran et la Turquie, mais doit, avant d'être réellement intéressante, faire l'objet de nombreux aménagements. Il faut également noter la possibilité d'un passage ferroviaire en Chine par le Kirghizistan par une voie moins pratiquée que celle située plus au Nord, au Kazakhstan.

Mais avant d'obtenir un réseau complet et efficace, des investissements doivent être engagés, de l'ordre de plusieurs millions de dollars. Si des moyens suffisamment conséquents sont mis en œuvre, il y aurait ainsi des possibilités de connexions directes entre les ports de Hambourg et de Rotterdam vers le port de Lianyungang en Chine où s'effectue déjà un transit de conteneurs avec l'Asie Centrale. Sur la liaison entre l'Iran et la Turquie des investissements sont également prévus avec notamment le contournement ferroviaire du lac Van et la traversée ferroviaire du Bosphore par le biais d'un tunnel, ce qui permettrait alors une ligne de fret de bout en bout.

► Le couloir Sud, de l'Europe méridionale vers l'Iran, puis remontant vers la Chine par le Pakistan et l'Inde.

► Le couloir dit « Traceca », d'Europe de l'Est à l'Asie centrale, par les mers Noire et Caspienne. Ce corridor, lui, offre plusieurs itinéraires le long de ce qui est l'ancienne route de la soie. Il est créé davantage dans l'optique du premier enjeu, c'est-à-dire une voie

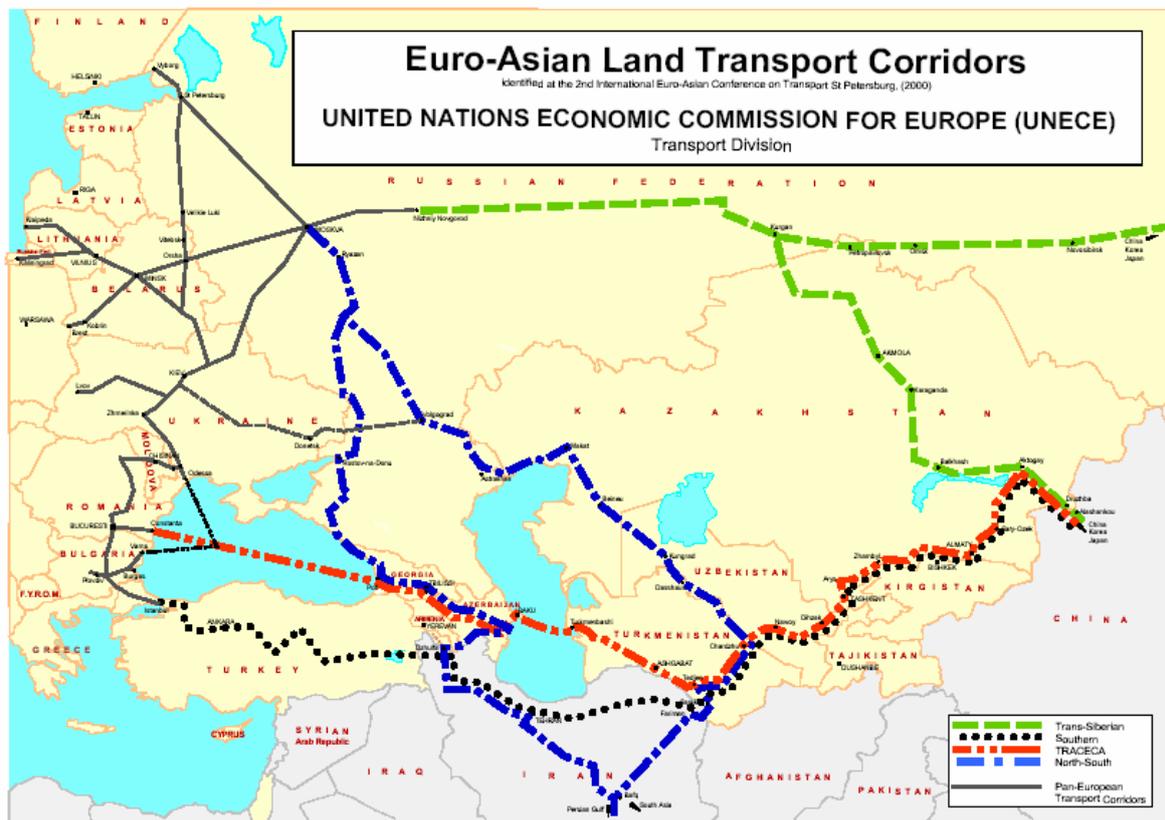
---

<sup>43</sup> Voir annexe n°3

<sup>44</sup> Voir annexe n°3

multimodale mariant au mieux les performances du maritime et du terrestre. Une voie centrale comprend une traversée de la Mer Noire vers les ports de la Géorgie pour traverser ensuite la Mer Caspienne ; à partir de là, il est possible de poursuivre plus à l'Est, en particulier vers la Chine.

► Un couloir Nord-Sud combinant le rail et le transport maritime (Caspienne), de l'Europe du Nord à l'Inde. Cette connexion ferroviaire Nord-Sud, prendra fin sur le port Iranien de Bandar Abbas, à l'entrée du Golf Persique. Il faut savoir que ce port est déjà embranché. Ainsi, l'accès ferroviaire aux services maritimes sur cette liaison est donc particulièrement performant, et ce, grâce aux combinaisons maritimes et terrestres qui s'y trouve, et qui permettent une bonne desserte pour les pays du centre de l'Asie.



**Carte : les corridors du fret ferroviaire eurasiatique, source UNECE**

## **Section II** La concrétisation du projet : des lignes de fret ferroviaire en service

Même si cinq couloirs de fret ont été mis de façon théorique en place, il reste beaucoup à faire avant qu'ils deviennent de véritables lignes régulières de fret. Cependant, et cela est la preuve

d'une réelle concrétisation du projet, il existe à l'heure actuelles deux lignes, testées et approuvées, par lesquelles sont désormais acheminées une partie des marchandises de la Chine vers l'Europe.

La première, lancée par la Deutsche Bahn, est la liaison Pékin-Hambourg, qui achemine désormais régulièrement des conteneurs d'un point à un autre. Testée pour la première fois le 9 janvier 2008 en partance de la gare de Dahongmen à Pékin, les trains de cette liaison traversent la Mongolie, la Russie, la Biélorussie et la Pologne et parcourent en 15 jours les 10000 km qui séparent les deux villes<sup>45</sup>. Ce train « test » était composé de 49 wagons transportant au total 98 conteneurs standards de 20 pieds et représentait un convoi d'environ 700 m de long pour relier Pékin à Hambourg (soit un convoi évalué au total à plus de 1 500 tonnes et transportant de 8 à 900 tonnes de marchandises).

La seconde, récemment mise en service, relie Chongqing, centre économique dans le sud-ouest de la Chine, et le port belge d'Anvers, et permet de raccourcir de moitié la durée du transport de fret entre la Chine et l'Europe. Cette ligne, de 11 179 km de long et traversant le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne et l'Allemagne, a pu être testée pour la première fois le 19 mars 2011. L'avantage de cette ligne se remarque par rapport au temps de transport, qui est de 16 jours entre les deux villes, soit la moitié de la durée du transport maritime. Cette ligne ferroviaire sera principalement utilisée pour assurer les liaisons entre le centre manufacturier du Delta des Perles de Chine et les zones industrielles du sud-ouest du pays d'un côté, et l'Europe de l'autre.

Enfin, une troisième ligne est actuellement en construction, connectant Chongqing, aux Pays-Bas, et plus exactement à Rotterdam, en passant par Lanzhou, Xinjiang, et Moscou. L'utilisation définitive de la ligne est prévue courant de l'année 2012, et les temps de transport ont pu être estimés à 13 jours, ce qui est encore plus court que les délais réalisés par les deux lignes régulières énoncées ci-dessus.

La mise en place de liaisons ferroviaires efficaces entre l'Europe et l'Asie soulève cependant un certain nombre de difficultés, de nature diverses, qui vont à présent faire l'objet de notre étude.

---

<sup>45</sup> Revue Transports Setra, n°3, février 2008

## **Partie II**

### **Les obstacles à la concrétisation immédiate du projet de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe**

Il semble, si l'on en croit les prévisions économiques, que la croissance et l'intensité des échanges entre l'Europe et la Chine, qui reste pour le moment à leur apogée, devrait tout de même tendre à rester élevées pour les années à venir. Plus généralement même, est concerné par cette intensité des relations économiques, l'ensemble du continent eurasiatique, cela étant la conséquence de l'intégration d'un nombre croissant de pays à la fois dans le marché mondial et le marché régional, ce qui a eu pour effet de créer une sorte de continuité dans les flux d'échanges économiques entre l'extrême Est du continent et l'Europe Occidentale.

Désormais, du fait de la forte demande actuelle en produits énergétiques, en matières premières, en produits intermédiaires et en produits à haute valeur ajoutée de la part de la Chine, puissance en pleine expansion, les volumes d'échanges et donc les besoins de transport vont être amenés à s'accroître progressivement. De plus, cela conduit à penser qu'une croissance de la demande encore plus forte que par le passé sur les grands axes qui relient l'Europe et l'Asie pourrait apparaître, résultant directement de l'intégration rapide des nouveaux pays membres de l'Union Européenne et du succès économiques des nouveaux pays asiatiques émergents depuis quelques années.

Mais il faut bien reconnaître qu'une telle situation de croissance ne peut qu'engendrer un certain nombre de problèmes, d'ordre divers, tels que la régulation des marchés du transport, l'adaptation des capacités de chaque mode transport, la capacité d'accueil des infrastructures et leur uniformité entre les pays, la sécurité et la sûreté, et pour finir les aspects administratifs engendrés par ce type de fret et le régime juridique applicable à celui-ci. Ce sont toutes ces considérations de premières importances, qu'il faut régler afin d'envisager une réelle viabilité du projet. Cela implique donc tout un travail de prospection, de coopération et de mise en relation des organisations publiques, mais également privées, à une échelle internationale qui n'est pas des moindres, puisque concernant deux continents à la fois et plus de 6 réseaux ferroviaires différents.

# TITRE I

## LES OBSTACLES TECHNIQUES ET OPERATIONNELS

L'origine de ce problème se trouve dans la nature du fret ferroviaire international lui-même : il s'agit d'un transport terrestre, traversant divers Etats, qui ont chacun leur règles, leurs normes, leur histoire en matière de transport, et surtout leur propre politique. Il s'agit dans un premier temps d'étudier les freins liés au cadre infrastructurals, puis d'examiner ceux liés à la sécurité et à la sûreté du fret.

### CHAPITRE I

#### Les problèmes liés au cadre infrastructurel lui-même

La mise en place de liaisons ferroviaires de qualité pour transporter les marchandises entre l'Europe et l'Asie exige que des investissements soient réalisés pour mettre à niveau les infrastructures existantes et pour compléter les maillons manquants, notamment dans les zones frontalières. Il apparaît en effet que les liaisons entre pays voisins sont souvent moins développées que les réseaux nationaux. Les problèmes d'ordre infrastructurels concernent divers points, tels que la construction du réseau ferroviaire ainsi que son harmonisation technique globale au sein du continent eurasiatique.

#### Section I Un réseau ferroviaire eurasiatique à bâtir

Pour le moment, seules deux lignes (bientôt trois) de fret entre la Chine et l'Europe sont au point et assurent régulièrement le transport de marchandises de la Chine jusqu'en Europe. La conception théorique des corridors laisse désormais place à la réalisation, afin de parvenir dans quelques années à l'existence d'un réseau ferré transcontinental eurasiatique. Le chemin de fer sino-européen est voué à traverser les territoires de plusieurs pays, en ce qu'il s'agit tout de même de lier deux extrémités d'un continent, complètement à l'opposé l'une de l'autre. Partant de ce constat, il apparaît nécessaire que les pays traversés soit tous dotés d'une infrastructure en mesure de faire traverser les wagons sur tout le territoire national. En plus de cette considération d'origine nationale, il existe une problématique liée au caractère international du fret ferroviaire sino-européen : l'adaptation des trains au franchissement des frontières.

### **Paragraphe 1 Des réseaux ferrés nationaux à construire**

Si certains pays se trouvent dotés d'une infrastructure couvrant l'ensemble de leur territoire ce n'est pas le cas pour tous les pays. A commencer par la Chine. Si le gouvernement s'est attaché à développer un réseau dense et structuré dans l'est du pays, lieux de concentration de la population et des sites industriels, il a en revanche délaissé pendant très longtemps les régions centrales et de l'Ouest du pays. Aujourd'hui, avec le commerce qui se développe entre la Chine et les pays de l'Asie centrale, une politique nouvelle de construction a été initiée pour les provinces dépourvues d'accès terrestres moderne et performants. Les lignes découlant du tracé des corridors centraux se heurtent donc à un besoin de construction important dans ces régions chinoises.

D'autres pays ont la volonté de développer un véritable réseau ferré national, mais se heurte soit à des problèmes de coûts, soit à des problèmes de reliefs du terrain géographique. Les difficultés liées aux investissements nécessaires pour la création d'un réseau complet concernent principalement les pays d'Europe de l'Est, dont la situation économique n'est pas des plus évidentes à l'heure actuelle. C'est le cas notamment de la Roumanie, de l'Ukraine, et de la Moldavie. Les Etats confrontés aux problèmes de relief, qui vient entraver la construction de lignes sur certaines parties de leurs territoires sont par exemple le Kazakhstan ou le Kirghizstan, où les reliefs montagneux dominant en grande partie leur espace géographique. La conception des lignes prend donc plus de temps et de moyens, et nécessite également un investissement plus important.

### **Paragraphe 2 Des réseaux nationaux à connecter**

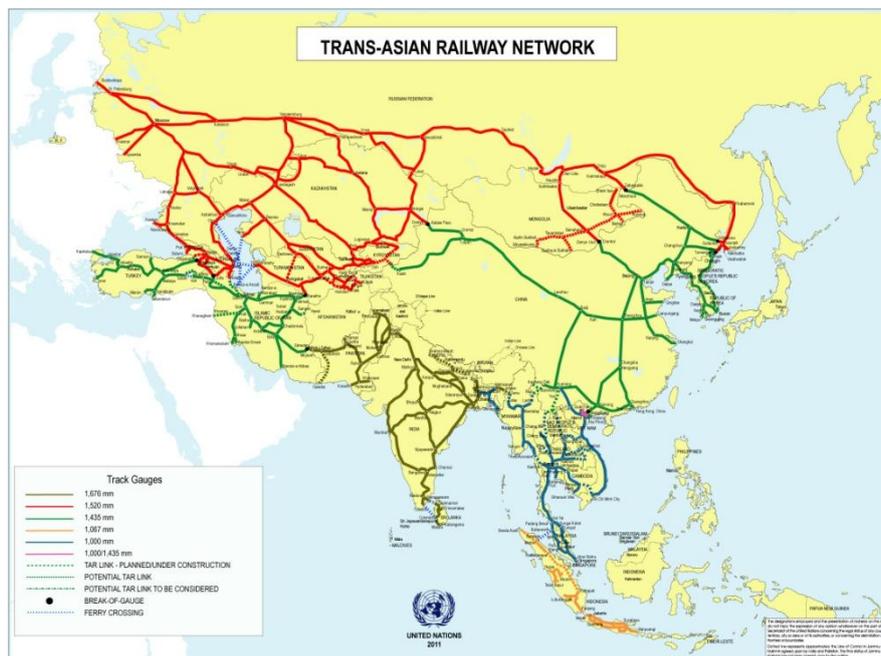
L'existence de réseaux ferrés nationaux n'entraîne pas d'elle-même celle d'un réseau ferré international. En effet, chaque Etat a conçu son propre réseau, avec ses propres règles et en fonction de ses moyens matériels et techniques, ainsi que financiers. C'est pourquoi on observe d'importantes disparités entre l'ensemble des réseaux du continent eurasiatique. Ses disparités constituent un véritable défi pour les opérateurs du chemin de fer eurasiatique, qui doivent réaliser des connections entre certains réseaux ferrés nationaux dans le but d'unifier et de concrétiser le réseau ferré transcontinental eurasiatique. Les disparités en question sont matérialisées d'une part par l'écartement des rails, et d'autre part, par le système d'alimentation des trains.

### A) La question de l'écartement des rails

Un des grands défis à relever du projet concerne l'écartement des rails entre les différents Etats traversés par les liaisons ferroviaires. Il existe principalement quatre mesures différentes d'écartement des rails à travers le continent eurasiatique: la plupart de l'Europe, ainsi que la Turquie, l'Iran, la Chine et les Corées utilise un espacement de 1435 mm, mesure reconnue comme l'écartement standard; la Russie et les anciennes républiques soviétiques utilisent la mesure de 1520 mm; la Finlande utilise un écartement de 1524 mm; la plupart des chemins de fer en Inde, le Pakistan, le Bangladesh et le Sri Lanka utilisent un écartement de 1676 mm et la plupart de l'Asie du Sud-Est possède un espacement d'un mètre.

En conclusion, l'écartement des rails n'est pas uniforme sur tout le parcours que doivent effectuer les trains de fret. Bien qu'uniforme sur plus des 2/3 du parcours, le problème de la différence d'écartement aux deux extrémités oblige au transbordement des conteneurs de train à train aux frontières Chine/Mongolie, Chine /Kazakhstan, Biélorussie/Pologne.

### **Carte sur la disparité structurelle du réseau ferroviaire transasiatique, vue d'ensemble :**



Source ; Unescap

La principale conséquence de cette situation est donc le changement obligatoire de locomotive entre certains pays. Pour les nouvelles lignes en construction, le problème est

moins grand, en ce que les constructeurs, qui ont bien conscience de cette réalité, s'assurent de l'uniformité des mesures d'écartement sur l'ensemble du trajet. C'est par exemple le cas pour l'actuelle extension de 450 kilomètres d'une ligne de chemin de fer à voie large (1,520 m) destinée au fret depuis l'est de la Slovaquie jusqu'à la région de Vienne en Autriche<sup>46</sup>.

En revanche, cela pose davantage problème pour le passage des trains d'un pays à l'autre sans interconnexion entre les réseaux ferrés nationaux, tel que c'est le cas par exemple entre la Russie et la Chine. Toutefois, le problème n'étant pas non plus récent, les opérateurs ont eu le temps de réfléchir à des solutions, et de les mettre en place.

Ainsi, des systèmes particuliers ont été inventés, comme celui actuellement appliqué pour le passage des trains entre la France et l'Espagne, qui consiste à soulever et suspendre les wagons et changer les roues, en fonction du nouvel écartement. Il existe aussi un système de transbordement de conteneurs d'une locomotive à une autre, lorsqu'il s'agit de transport par trains porte-conteneurs. Existe également un système de changement d'écartement automatique, qui est un dispositif qui permet d'élargir ou rétrécir les essieux. Opérations de plus en plus courantes, réalisées par des sociétés spécialisées, notamment pour les transports internationaux par la société espagnole Talgo. Cette dernière vient également de développer un projet de construction d'une nouvelle génération de flotte wagons-marchandises à écartement variable, permettant de s'adapter automatique en fonctionnement de la dimension des rails utilisée.

Concernant les systèmes actuels employés pour le transit des trains d'un pays à l'autre dans le cas d'un écartement différent, on peut dire qu'ils commencent à être techniquement maîtrisés par les exploitants ferroviaires de ces réseaux, et de ce fait, le passage d'une voie à une autre peut désormais se faire en moins d'une heure, pour les systèmes les plus performants. S'agissant du transport ferroviaire par conteneurs, des installations mécaniques ont déjà été mises en place afin d'effectuer de façon automatique et régulière le déplacement des conteneurs d'un train à un autre, lorsque l'écartement des rails l'impose.

---

<sup>46</sup> Connaissance du Rail n°358-359, page 83

## B) Des disparités dans les systèmes d'électrification ferroviaires

Du point de vue de l'infrastructure, il existe, à côté des problèmes liés aux différences d'écartement des rails entre les pays, un autre problème, concernant l'existence de plusieurs systèmes de courants alimentant les trains au sein même du continent eurasiatique. Il existe effectivement des frontières électriques au sein des continents européens et asiatiques. Alors que la France et les Pays-Bas utilisent un courant continu de 1500 voltes, la Belgique, l'Italie, la Pologne, ainsi que la Russie et tous les pays de l'ex-URSS font fonctionner leurs trains avec un courant continu de 3000 voltes. D'autres pays utilisent un courant alternatif tels que l'Allemagne, l'Autriche, la Norvège et la Suède<sup>47</sup>. Mais ce problème n'est plus vraiment d'actualité, en ce que la plupart des pays européens concernés se sont équipés de locomotives « bi-tensions », grâce auxquelles il est possible de passer d'un courant à un autre sans qu'une intervention extérieure ne soit nécessaire. Les pays n'étant pas équipés de telles locomotives ont toujours la solution d'effectuer un changement de locomotive à leurs frontières.

## **Section II La mise en place d'une structure capable d'irriguer le fret maritime**

Il s'agit ici de la question de la capacité de chargement des trains de fret. Comme vu un peu plus haut, les trains circulant sur le territoire eurasiatique n'ont pas pour le moment une capacité de transport très développée. Si on veut envisager le fret ferroviaire sino-européen que ce soit en tant que mode concurrent ou mode complémentaire de transport au fret maritime, il va falloir augmenter cette capacité de chargement. Cela va concrètement consister à rallonger la longueur des trains, car étant alimentés par électricité et circulant sur une infrastructure à échelle européenne, il n'est pas toujours possible de faire circuler des trains à double étage. Chaque pays possédant sa propre réglementation en matière de longueur des trains autorisée en circulation, des accords internationaux sont donc nécessaires à la mise en service de trains de fret plus longs que ceux normalement autorisés. Sur la question de l'adaptation du cadre infrastructurel, la Commission économique et Sociale pour l'Asie et le Pacifique s'attache depuis 2009 à doter l'Asie d'une infrastructure adaptée au fret ferroviaire transcontinental<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Source, Wikipédia, *Système d'électrification ferroviaire*

<sup>48</sup> Rapport du Conseil Economique et social des Nations Unies, *L'infrastructure des transports*, décembre 2009

## **Chapitre II**

### **Les problèmes liés à la sécurité et à la sûreté du fret ferroviaire longue distance**

Avant toute chose, les termes de sécurité et de sûreté sont des notions qu'il ne faut pas confondre. En effet, on entend par sécurité du fret, la bonne circulation ferroviaire dans son ensemble, et consiste dans la prévention des accidents pouvant survenir à cause par exemple de l'état des trains, de l'infrastructure, des événements extérieurs tels que la météo... La sûreté du fret concerne les marchandises, susceptibles d'attaques ou de vol, et repose sur la prévention de ces actes, volontaires extérieurs.

#### **Section I Les problèmes actuels en matière de sûreté et de sécurité**

La réussite du projet dépend fortement de ce point. En matière de sécurité, il s'agit de parvenir à l'élaboration de normes internationales pour la circulation des trains de fret, et l'accord à celles-ci par l'ensemble des pays prenant part au projet. En effet, le meilleur vecteur de la sécurité serait un cadre réglementaire en la matière homogène. Pour le moment, même si beaucoup d'accord ont pu être conclus, ce n'est pas encore le cas. La sécurité des marchandises va également dépendre des conditions de circulation, et en particulier les conditions météorologiques. Selon les saisons, les trains peuvent être bloqués par les intempéries et les chutes de neige intensives survenant dans des pays nordiques tels que la Mongolie ou la Russie.

Concernant les problèmes de sécurité, il s'agit de protéger la cargaison des trains sur certains trajets, dont l'environnement laisse à craindre pour le passage d'un transport terrestre de marchandises. Car, en fait, il se trouve que par le passé, les chemins de fer, et plus spécialement les chemins russes, n'étaient pas fiables, et des conteneurs disparaissaient régulièrement. Ces pratiques sont restées ancrées dans les esprits, et, même encore aujourd'hui, la popularité des compagnies ferroviaires russes ne s'est pas franchement amélioré ; les problèmes de corruption survenus autrefois reste essentiellement la cause de cette mauvaise réputation.

A l'heure actuelle, la mer connaît déjà ses propres turbulences sur ces points, mais reste un mode de transport plus sûr que la voie terrestre, donc si les liaisons se confrontent à des problèmes de sûreté et sécurité, « les gens préféreront attendre et prendre moins de risques », d'après l'analyse Michael Berger, directeur de la région Asie à la Chambre de commerce internationale autrichienne<sup>49</sup>.

## **Section II Les solutions proposées**

Les problèmes en matière de sécurité et de sûreté du fret ferroviaire sino-européen ne peuvent trouver des solutions que par le biais de la coopération internationale entre les divers Etats y participant. Une solution unilatérale peut également être proposée par chaque compagnie de chemin de fer en la matière.

### **A) La coordination des actions**

Parmi les diverses solutions envisagées pour régler les problèmes de sûreté et de sécurité entachant pour le moment le fret ferroviaire sino-européen, se trouve tout d'abord celle consistant à développer des techniques d'information et de communication harmonisées dans les pays d'Europe et d'Asie afin de faciliter les échanges de données et le suivi des flux de marchandises, et donc, par conséquent, augmenter la sûreté des transports.

Certaines mesures ont été considérées par la CEMT pour assurer la sécurité et la sûreté des Transports, comme par exemple, le fait de généraliser l'application de sa Résolution 99/3 sur la délinquance et la fraude dans les transports, de ses Recommandations de la sur la sûreté des transports intermodaux de conteneurs ainsi que des dispositions contenues dans les Déclarations ministérielles de 2002 et 2004 sur la lutte contre le terrorisme.

### **B) La protection privée des transporteurs**

Assurer la sûreté du fret est une des missions de tout transporteur, qu'il soit maritime, aérien ou ferroviaire. Ainsi, certaines compagnies, telle que la Far East Land Bridge (FELB), ont opté pour un système de surveillance satellitaire des conteneurs. Cela permet aux expéditeurs de contrôler en ligne la progression de leur cargaison. D'autres, pratiquent un contrôle régulier conventionnel à chaque étape que le train réalise, tout au long du trajet.

---

<sup>49</sup> Source AFP, *Des marchandises chinoises en 15 jours en Europe centrale grâce au rail*, avril 2008

# TITRE I

## LES OBSTACLES REGLEMENTAIRES ET JURIDIQUES

Tout comme le cadre infrastructurel, le cadre réglementaire et juridique encadrant le projet de fret ferroviaire sino-européen n'est pas homogène. Plusieurs freins sont à constater sur ce sujet, tels que un passage des frontières qui n'est pas toujours évident, des coûts de réalisation parfois très élevés, voire inaccessibles pour certains pays, et l'absence d'un droit international du fret ferroviaire sino-européen.

### Chapitre I

#### L'actuelle hétérogénéité du cadre réglementaire en matière de fret ferroviaire international

Il s'agit de voir ici en quoi le passage des frontières peut représenter une difficulté majeure dans la mise en œuvre du chemin de fer eurasiatique, et de constater que la concrétisation du projet demande des investissements financiers prépondérants, parfois trop importants selon la situation économique des pays concernés.

#### Section I Le passage des frontières

##### A) Identification et compréhension du problème

Pour diminuer le temps de transport, il faut en effet, d'abord régler les problèmes organisationnels car ce sont les passages en douanes qui retardent les trains<sup>50</sup>. C'est précisément sur cette question que se sont déjà entendus la Chine, la Mongolie, la Russie, le Belarus, la Pologne et l'Allemagne. Ainsi, ces pays ont réussi à faire accélérer les formalités douanières pour immobiliser les convois moins longtemps aux frontières. En effet, les premiers essais ont montré que les trains pouvaient rester bloqués en douane sur une durée de deux à sept jours.

---

<sup>50</sup> Interview de M.Savy, professeur à l'université Paris XII, Journal Aujourd'hui La Chine, De Pékin à Hambourg, le rail, nouvelle route pour les marchandises chinoises.

Ces problèmes dus au passage des frontières ont bien évidemment des conséquences au niveau de l'expédition ferroviaire toute entière, notamment au niveau de la fiabilité du transport. Il est clair que si les trains doivent s'arrêter à plus de trois ou quatre frontières, l'argument de la rapidité du fret par le rail s'en trouvera amoindri, et les clients hésiteront de ce fait à prendre cette option de fret, par peur des retards potentiellement susceptibles d'être pris par les trains.

#### B) Solution à apporter

La facilitation du passage des frontières pour les trafics de fret ferroviaires est un élément essentiel à sa viabilité et sa capacité à concurrencer le mode maritime. La CEMT travaille activement sur ce point, et cherche une résolution de cet obstacle administratif par le biais de l'application de mesures déjà adoptée antérieurement dans le cadre européen<sup>51</sup>.

Une solution à ce problème consiste à parvenir à la ratification et une mise en pratique de la nouvelle annexe de la Convention internationale de la CEE/ONU sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, entrée en vigueur en 1982. Elaborée conjointement par l'OTIF et l'OSJD, cette nouvelle annexe devrait être prochainement en vigueur.

Egalement, la CEMT préconise une application effective des dispositions de la convention TIR et un élargissement du champ d'application de cette convention aux pays qui ne l'ont pas encore ratifiée, notamment les pays de la CESAP au premier rang desquels figure la Chine<sup>52</sup>

Enfin, les spécialistes sont nombreux à penser qu'une utilisation, notamment pour les transports de conteneurs par chemins de fer, du billet d'expédition ferroviaire (way bill) comme seul document à présenter aux autorités douanières ou responsables des transports, serait une solution efficace aux problèmes de ralentissement du fret aux frontières et permettrait un gain de temps considérable sur le temps de trajet total.

## **Section II La problématique des coûts**

#### A) Les coûts de transport

Le fret ferroviaire, même si peu coûteux en général, reste plus onéreux que le fret maritime. Mais comme nous avons pu le voir auparavant, les compagnies de chemin de fer ont la volonté de faire diminuer cette différence de prix au fur et à mesure du développement du

---

<sup>51</sup> Résolutions n°99/2 et 2002/3 de la CEMT et les Recommandations adoptées par les Ministres de la CEMT à Ljubljana, document CEMT/CM(2004)7).

<sup>52</sup> Document CEMT/CM(2005)15

projet. En revanche, un des points qui peut poser problème est celui des coûts d'utilisation de chaque réseau ferré national traversé. En effet, chacun des propriétaires d'infrastructures va tenter de maximiser le profit qu'ils peuvent tirer du transport international de marchandises. Ainsi, le passage d'une frontière entraîne le paiement d'une redevance imposée par le gestionnaire des infrastructures, qui peut être l'Etat lui-même, ou une société privée, qui correspond au prix de l'utilisation du réseau. Le problème est que le fret sino-européen exige un passage des trains dans au moins 5 pays, donc pour un transport de bout en bout, et avec ce genre de pratique, les services deviennent alors trop chers pour être rentables. Sur ce point, la Russie et la Chine tentent depuis des années de trouver un accord de tarifs communs à appliquer dans le cadre du fret transcontinental. Une coopération internationale sera également nécessaire à la résolution de ce frein.

#### B) Les coûts d'investissement

Le réseau ferroviaire transcontinental se forme progressivement, et il reste fort à faire avant de parvenir à un fret eurasiatique de bout en bout. En effet, de nombreux pays doivent faire de la construction des lignes une priorité s'ils veulent voir le projet aboutir. Tel est le cas de la Russie, des pays d'Europe centrale (la Pologne, l'Autriche, la République Tchèque et l'Ukraine) et des pays d'Asie centrale (Mongolie, Kazakhstan, Kirghizstan) qui n'avaient jusqu'à présent pas fait du rail une priorité étatique. Mais si la volonté politique est bien présente, elle ne suffit pas toujours à elle seule à faire avancer le projet, et ce, aux vues des coûts particulièrement élevés en matière de développement du réseau ferré national. On estime en effet l'investissement global d'une construction de ligne de 500 km à 6,3 milliards d'euros, soit une moyenne de 15 millions d'euros par kilomètre. A cela, il faut ajouter plusieurs millions d'euros pour la construction de terminaux spéciaux et pour l'achat de matériel roulant. Cela représente un investissement considérable pour des pays nouvellement apparus sur le marché économique mondial et encore plus pour des pays en voie de développement comme c'est le cas pour beaucoup en Asie centrale. C'est pour cette raison que le projet du chemin de fer eurasiatique connaît une concrétisation par étape, au fur et à mesure des capacités financières de chaque Etat impliqué.

Mais le projet connaît actuellement une autre entrave, et qui n'est pas des moindres, celle de la loi applicable au fret ferroviaire eurasiatique. En effet, chaque transport international doit être soumis à des règles juridiques, afin d'encadrer les rapports régissant l'expéditeur et le destinataire, et de définir le statut de la marchandise.

Actuellement, l'absence de convention internationale applicable au fret ferroviaire sino-européen est une des premières raisons pour laquelle la concrétisation du projet est si longue. Ainsi, nous allons voir que si le manque d'uniformité juridique est une entrave à l'avancement du projet, une résolution future du problème a d'ores et déjà été entamée, et ce grâce aux travaux des organisations internationales.

## **CHAPITRE II**

### **Une nécessaire harmonisation du droit du transport ferroviaire international de marchandise**

Afin que le transport international s'exerce dans des conditions d'efficacité et d'homogénéité, des conditions communes régissant le fret international ont été développées pendant les 50 dernières années et sont maintenant applicables aux niveaux régionaux et mondiaux pour tous les modes de transport, à l'exception du transport ferroviaire. Cette absence de droit ferroviaire international uniforme fait particulièrement défaut au projet du chemin de fer transasiatique, et c'est pour cette raison que des solutions essaient d'être trouvées dans la matière afin de parvenir à la création d'un cadre juridique unifié applicable au fret ferroviaire sino-européen.

#### **Section I L'absence de régime juridique uniforme applicable au fret ferroviaire sur le continent eurasiatique.**

Les expéditions ferroviaires de marchandises au sein du continent eurasiatiques sont confrontées à une situation juridique singulière, en devant franchir une frontière invisible entre deux régimes légaux, qui coexistent actuellement. En effet, depuis des décennies, le continent eurasiatique voit cohabiter deux régimes de droit de transport ferroviaire de marchandises différents, à savoir les RU-CIM de la COTIF<sup>53</sup>, d'une part, et l'accord SMGS, d'autre part, élaboré jadis pour les pays basés sur l'économie planifiée étatique<sup>54</sup>. Cette dualité juridique pose bien évidemment un problème pour le développement du fret ferroviaire transcontinental entre l'Asie et l'Europe, comme nous allons l'expliquer.

---

<sup>53</sup> F. LETACQ – Droit des transports internationaux de marchandises

<sup>54</sup> Voir annexe n°6

## Paragraphe 1 Le cadre juridique actuel : la coexistence de deux régimes juridiques

### A) Les règles RU-CIM de la COTIF

Il s'agit d'une convention internationale régissant les transports internationaux de marchandises appliquée en Europe, au Maghreb et au Proche Orient<sup>55</sup>.

Après la création des réseaux de chemin de fer dans un cadre national au cours de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la mise en place des transports internationaux de marchandises est venue poser des difficultés juridiques et pratiques en raison des divergences des lois et règlements intérieurs régissant les transports dans les États intéressés. L'idée vient alors d'élaborer une convention destinée à régir de bout en bout les transports internationaux de marchandises. C'est donc dans ce contexte que des représentants de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la France, de l'Italie, de la Russie, de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse se sont réunis à Berne en 1878, afin d'élaborer un contrat international concernant le transport des marchandises par chemin de fer. Les négociations aboutissent à la signature à Berne le 14 octobre 1890 de la convention internationale concernant le transport ferroviaire de marchandises, dénommée « la convention de Berne » et « CIM » depuis 1923. Elle entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993 pour dix États et constitue le premier traité de droit international public<sup>56</sup> en vue de réaliser le transport des marchandises par rail. Cette convention a l'avantage de fournir un régime juridique de transport unifié pour les marchandises empruntant successivement les rails de plusieurs pays. Cette unification se concrétise à travers l'utilisation d'un document unique de transport, la lettre de voiture internationale, qui couvre l'expédition de bout en bout. Cette lettre de voiture est également un document douanier qui permet aux expéditeurs de bénéficier d'un régime de passage en douane simplifié lorsque le transport concerne plus de deux États. Cette convention a par ailleurs, eu pour effet de diminuer les contestations liées aux litiges en matière de fret international, en ce que les règles juridiques qui y sont édictées couvrent différentes situations ainsi que divers dommages, et sont particulièrement claires et précises.

Après avoir fait l'objet de plusieurs révisions, la CIM demeure en vigueur sous la forme d'appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. Cette convention est sous l'égide d'une organisation qui lui est consacrée, l'Organisation Intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

---

<sup>55</sup> Voir annexes n°4 et n°6

<sup>56</sup> R.Lang, *Droit français communautaire et international, processus de libéralisation du chemin de fer*, Cours du Master II Droit du Transport Terrestre à l'Université de Droit Paul Cézanne

Cette organisation comprend aujourd'hui 41 Etats membres, à savoir tous les pays d'Europe sauf les pays issus de l'ancienne URSS, quatre Etats du Proche Orient ainsi que trois Etats d'Afrique du Nord.

La CIM aurait pu étendre son champ d'application au-delà des frontières européennes et concerner l'ensemble du continent eurasiatique, mais les événements historiques du 20<sup>ème</sup> siècle, et en particulier la Seconde Guerre Mondiale, n'ont pas fait aller les choses dans ce sens. A l'issue du conflit mondial, la géopolitique du continent eurasiatique est bouleversée, et la Guerre Froide rend impossible le développement du droit du transport ferroviaire international sur le continent. La situation au lendemain de la guerre a pour effet de rendre caduques les accords internationaux concernant le transport des marchandises par chemins de fer conclus par l'URSS auparavant. Il devient alors indispensable de conclure de nouvelles conventions, et c'est dans ce cadre que la partie est du continent eurasiatique s'est doté d'un régime de droit différent de la partie occidentale.

#### B) L'accord SMGS

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, l'URSS entame, avec les autres pays sous influence soviétique, l'élaboration de règles internationales uniformes pour le transport de marchandises par trains entre ces pays. Ainsi, c'est avec la Pologne, la Roumanie, et la Hongrie, la Bulgarie, et la Tchécoslovaquie que l'URSS met au point en 1948 l'Accord relatif au transport ferroviaire international de marchandises, appelé « MGS ». Puis, en 1955, la Chine, la Corée du Nord et la Mongolie ratifient cet accord, désormais dénommé le *SMGS Agreement*<sup>57</sup>. Toujours en vigueur, il comprend 40 articles regroupés dans 8 chapitres, concernant la conclusion et l'exécution du contrat de transport international ferroviaire, la responsabilité du transporteur ferroviaire, l'action en responsabilité, l'indemnisation en cas de dommage des marchandises etc. Une dizaine des nouvelles adhésions à l'Accord ont eu lieu dans les années 1990 s'agissant des États soviétiques issues de l'effondrement de l'URSS. L'organisation internationale régissant la Convention est l'OSJD, l'Organisation pour la coopération des Chemins de Fer, et siège à Varsovie. Instaurée en 1956, elle compte désormais 27 Etats membres, et concerne à la fois les Etats et les compagnies de chemin de fer, à la différence de l'OTIF.

---

<sup>57</sup> R.Lang, *Droit français communautaire et international, processus de libéralisation du chemin de fer*, Cours du Master II Droit du Transport Terrestre à l'Université de Droit Paul Cézanne

## *Paragraphe 2 Les inconvénients liés à ce double système juridique*

Si l'existence de deux régimes juridiques distincts a pu trouver ses raisons pendant la Guerre Froide, elle représente aujourd'hui une barrière majeure à la fourniture de services réguliers de fret ferroviaires le long des couloirs transcontinentaux entre l'Europe, la Russie et la Chine.

Le premier problème est posé par la différence entre le régime juridique de la CIM et celui de la SMGS. En effet, la CIM, elle, adopte les principes suivants ; contrat consensuel, liberté contractuelle, lettre de voiture sous la compétence des RU-CIM, responsabilité in solidum. En revanche la SMGS affirme les principes suivants : contrat solennel, obligation d'établir et publier les tarifs à appliquer, lettre de voiture prédéfinie dans la SMGS elle-même, responsabilité individuelle.

En conséquence de cette situation, des coûts supplémentaires sont supportés par les clients, et indirectement par les compagnies de chemin de fer, à cause des services proposés qui ne possèdent aucune valeur supplémentaire.

De plus, pour les trajets ne bénéficiant pas d'une lettre de voiture assurant l'expédition de bout en bout, se pose le problème de la double expédition, à savoir l'établissement simultané de deux lettres de voiture, l'une sous le couvert de la CIM et l'autre selon les conditions du SMGS agreement. Ainsi, l'absence d'une lettre de voiture commune applicable pour un transport ferroviaire transasiatique dans son intégralité entraîne la retranscription systématique des lettres de voiture aux points de renvoi, et cette pratique inclut un risque d'erreur qui peut amener à d'importants retards dans l'achèvement des expéditions et provoquer des incertitudes juridiques incalculables. De même, la superposition de ces deux régimes pose le problème du statut de la marchandise transportée d'un bout à l'autre du continent. Il est difficile de savoir si la marchandise est couverte par la CIM ou par le SMGS, par les deux ou par aucun. Les règles de responsabilité sont de ce fait beaucoup plus floues que celles du transport maritime, soumis à des conventions internationales claires et précises à ce sujet. Une insécurité juridique fort déplaisante et peu commode pour les clients potentiels du fret ferroviaire sino-européen, qui, en cas de litige, n'ont pas de droit supérieur auquel se référer, tant sur les questions de compétence que de responsabilité.

## **Section II Vers une résolution future du problème grâce au travail des organisations**

En 2005, la CEMT avait évoqué le problème de l'absence d'un régime juridique uniforme encadrant le fret ferroviaire sino-européen. Depuis, quelques organisations ont fait de l'unification des droits ferroviaires internationaux présents sur l'ensemble du continent eurasiatique une priorité. Les principales ont déjà été évoquées dans la partie concernant les acteurs du projet, mais certaines ont pu et continuent à jouer un rôle prépondérant dans la mise en place de règles communes en matière de fret ferroviaire sino-européen comme nous allons le voir.

### **Paragraphe 1 L'impulsion juridique donné par la CEE et TRACECA**

Du côté européen, un cadre de travail sur les questions liées à l'harmonisation du droit ferroviaire eurasiatique a été mis en place par la Commission Economique Européenne, qui organise régulièrement des groupes de travail composés d'experts sur des points juridiques très précis, et produit régulièrement des rapports non officiels sur ce sujet, de nature purement indicative, récapitulant les points ayant fait l'objet d'accords et ceux restant à traiter.

Pour la partie Est du continent eurasiatique, le programme interétatique TRACECA vise principalement à harmoniser les structures juridiques dans le domaine des transports sur les régions de la Mer Noire, du Caucase et des pays d'Asie centrale.

En Septembre 1998, douze pays (Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldavie, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan, Ukraine) ont signé l'"Accord multilatéral de base sur le transport international pour le développement du Couloir de transport Europe-Caucase -Asie "(MLA), proposé par TRACECA. Depuis l'Iran a également intégré le programme. Le Turkménistan participe au programme d'assistance technique sans avoir signé le MLA.

### **Paragraphe 2 Le rôle actif du Comité International des Transports**

Afin de faciliter l'élaboration de règles communes en matière de droit ferroviaire sino-européen, le CIT s'est assuré de mettre en place un cadre de travail adéquat grâce à des instrument d'ordre matériel et organisationnel, qui ont par la suite contribué à la production d'un véritable travail d'harmonisation, alliant technicité et simplicité à la fois

## A) Mise en place d'un cadre de travail

### 1) L'appel de Bern

Les travaux et réunions du CIT en matière d'unification du régime juridique du fret ferroviaire international ont fait transparaître la réalité suivante ; l'existence de droits concurrents applicables pour le transport ferroviaire international de marchandises au sein du continent eurasiatique. Le CIT a pris conscience que seule une coopération internationale pouvait permettre de progresser dans ce domaine. Le Comité a donc décidé d'organiser des événements fédérateurs et rassembleurs. Parmi eux, les Journées Bernoises, manifestations organisées par le CIT, qui ont été marquées par une forte affluence avec plus de cent participants, la plupart étant des entreprises ferroviaires. Les débats qui s'y sont déroulés ont permis de conclure qu'un trafic ferroviaire international sans entraves se devait d'être doté d'un droit uniforme propre applicable de bout en bout. Dans ce contexte, les participants aux Journées bernoises ont invité l'UE, l'OTIF, l'UNECE et l'OSJD à coordonner rapidement leurs activités dans les domaines où leurs législations se superposent. Dans un texte commun intitulé l'«Appel de Berne»<sup>58</sup>, ils constatent que des conditions de transport homogènes requièrent également un droit du transport unifié, basé sur des concepts juridiques uniformes. Ils notent que les ordres juridiques qui se superposent ne doivent pas s'entraver mutuellement, mais au contraire être harmonisés et que les règles adoptées doivent être simples, compréhensibles et aisément applicables pour les entreprises ferroviaires comme pour leur clientèle; et enfin que, dans l'intérêt de la sécurité juridique, le droit doit être stable et s'inscrire dans la durée<sup>59</sup>.

### 2) La commission CIM

La Commission CIM formée au sein du CIT est chargée d'examiner toutes les questions relatives au transport international de marchandises, dont celle du régime juridique applicable. Présidée par Christian Heidersdorf (DB), elle se compose en 2011 de représentants des entreprises suivantes: BDZ, ČD Cargo, CFF/SBB Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF GEODIS, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS et ZSSK Cargo.

---

<sup>58</sup> Voir annexe n°5

<sup>59</sup> Rapport annuel CIT 2010

Ses bases de décision sont préparées par le Groupe de travail CIM. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), la Communauté européenne du Rail et des Compagnies d'Infrastructure (CER) et l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) ont pris part aux réunions en qualité d'observateurs<sup>60</sup>.

#### B) Le travail juridique réalisé par le CIT

Depuis début 2010, le CIT œuvre à l'instauration d'un cadre juridique uniforme visant à promouvoir un positionnement global des entreprises ferroviaires dans les transports de marchandises par voie terrestre entre l'Europe et l'Asie sur des distances supérieures à 10 000 km. A cette fin, le comité travaille main dans la main avec d'autres organisations telle que la Commission Economique des Nations unies pour l'Europe (UNECE) ou l'OSJD.

Les travaux réalisés par le CIT ont abouti à la mise en place d'une procédure échelonnée, assortie de réglementations définissant différents aspects tels que le droit de disposer de la marchandise, le chargement et le déchargement de la marchandise, la communauté de responsabilité des transporteurs, la répartition des responsabilités, le droit applicable, ainsi que le for juridique.

Le Groupe juridique mis en place travaille actuellement sur l'élaboration de Conditions particulières de transport du fret ferroviaire eurasiatique (CGT CIM), mais également sur d'autres points tels que la création d'un droit et d'un cadre juridique uniforme régissant le fret ferroviaire sino-européen.

#### 1) Le Projet de l'interopérabilité juridique CIM/SMGS

Pour remédier au problème du double régime juridique du fret ferroviaire sino-européen, le CIT, en association avec l'Organisation pour la Coopération des Chemins de fer (OSJD) a lancé un projet particulier ; l'interopérabilité juridique CIM/SMGS.

Ainsi, un groupe juridique SIM/SMGS a été spécialement créé, afin de travailler sur l'harmonisation du droit ferroviaire transcontinental que nécessite le pont ferroviaire eurasiatique. Le groupe de pilotage du projet « interopérabilité juridique CIM/SMGS » se réunit régulièrement, et compte la participation de plus en plus de pays, dont récemment celle des chemins de fer russes, chinois, mongols et kazakhs.

---

<sup>60</sup> Rapport annuel CIT 2010

Le CIT, dans le cadre du projet d'unification du droit international du transport ferroviaire de marchandises, et en association avec de nombreuses organisations, propose depuis 2006 des solutions concrètes en la matière, avec comme meilleur exemple la création et la mise en service d'une lettre de voiture commune pour le fret ferroviaire sino-européen.

a) La création d'une lettre voiture commune pour le fret sino-européen

La lettre de voiture commune CIM/SMGS est disponible depuis le 1 septembre 2006 pour l'usage général des expéditions de fret ferroviaires transfrontalières eurasiatiques. L'objectif est ainsi d'offrir aux transports via les ponts terrestres entre la Chine et l'Europe qui seront assurés par diverses entreprises ferroviaires, à savoir par exemple les Chemins de fer chinois (KZD), russes (RZD) et kazakhs (KZH), le confort juridique d'une seule lettre de voiture, commune à tous les pays impliqués, et couvrant le fret de bout en bout. A l'heure actuelle, la lettre de voiture s'applique déjà dans quelques pays, et couvre une cinquantaine de transport par rail<sup>61</sup>, assurés principalement par la République Tchèque, la Slovaquie et l'Ukraine, mais également par la Pologne, où le trafic de transit par conteneurs et wagons sous couvert de ce document s'est élevé à 50% pour le premier semestre 2010<sup>62</sup>. Le CIT a aussi prévu cours des prochaines années, l'extension du champ d'application de la lettre de voiture CIM/ SMGS au Tadjikistan, à l'Ouzbékistan et au Turkménistan. Grâce à cette lettre de voiture commune<sup>63</sup>, on a pu observer pour les expéditions réalisées sous son couvert une réduction significative des temps de transport, décomptée en jours. Cette lettre peut également être utilisée par les clients pour les opérations de crédit documentaire, courantes en transport international de marchandises. Un Guide de la Lettre de voiture CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS)<sup>64</sup>, édicté par le CIT et réactualisé tous les ans depuis sa date d'entrée en vigueur 2006, est actuellement mis à la disposition des compagnies de chemin de fer et expéditeurs du fret ferroviaire eurasiatique.

b) Harmonisation du cadre juridique régissant le fret ferroviaire eurasiatique

L'utilisation de plus en plus répandue de la lettre de voiture CIM/SMGS en Europe, Asie centrale et en République populaire de Chine ainsi que le nouveau positionnement des entreprises ferroviaires sur le territoire eurasiatique attestent la nécessité d'un droit du

---

<sup>61</sup> Voir annexe 8

<sup>62</sup> CIT-Info 6/2010, p.5, *La lettre de voiture CIM/SMGS de l'Europe jusqu'en Chine*

<sup>63</sup> Voir modèle annexe 7

<sup>64</sup> Exemple disponible sur le site internet du CIT ; [ww.cit.org](http://ww.cit.org)

transport ferroviaire uniforme. C'est pourquoi le Groupe de pilotage CIM/SMGS, a mandaté le Groupe juridique CIM/SMGS en 2010 pour finaliser les propositions d'harmonisation de la responsabilité CIM/SMGS dans les relations entre le client et le transporteur, ainsi qu'entre transporteurs eux-même. Les travaux en cours portent sur la nouvelle annexe 10 au Guide de la lettre de voiture CIM/SMGS, laquelle concrétise cette responsabilité harmonisée dans la relation avec le client, ont été approuvés. Dans un premier temps, la réglementation adoptée se limite à une harmonisation de la responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise et définit pour le client, des conditions plus favorables que les RU CIM actuelles, tout en restant conforme aux dispositions de l'accord SMGS. Par ailleurs, la collaboration du CIT avec la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) a permis de lancer un débat de fond sur l'élaboration de Conditions Particulières de transport pour le fret ferroviaire CIM/SMGS (CPT-CIM/SMGS), lesquelles visent à instaurer, par la voie contractuelle, des conditions uniformes de responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie à la marchandise lors de trafics effectués au départ d'un pays soumis à la CIM et à destination d'un pays soumis au SMGS, et vice-versa. Ce nouvel instrument juridique a pour finalité une meilleure transparence et davantage de lisibilité pour le client qui, si les parties s'accordent sur l'application des CP CIM/SMGS, ne sera pas soumis à un régime d'indemnisation différent selon qu'il formule sa réclamation dans le cadre de la CIM ou du SMGS, qui demeurent dans ce cas applicables. Ces conditions feraient partie intégrante d'un Memorandum of Understanding (MoU) entre ministres des transports et directeurs d'entreprises ferroviaires. Ce mémorandum est actuellement en cours d'élaboration et le CIT a pour objectif l'entrée en vigueur de ces règles le 1<sup>er</sup> juillet 2012.

L'ensemble des travaux réalisés dans le domaine juridique par ces différentes organisations ainsi que les outils mis en place par celles-ci afin de favoriser l'harmonisation du droit du transport ferroviaire de marchandises au sein du continent eurasiatique, contribuent déjà très efficacement à la réduction des coûts, au raccourcissement du temps de transport, à la simplification de l'organisation du transport et ont pour effet direct d'augmenter la sécurité juridique, et ce dans l'intérêt premier des différents acteurs du fret ferroviaire sino-européen.

## **CONCLUSION**

Utopie pour certains, réel enjeu pour d'autres, le projet du chemin de fer sino-européen a pourtant bel et bien posé les fondements préalables à sa réalisation.

Cependant, force est de constater que l'avenir du projet dépend fortement des plans politiques et économiques de la Chine. En effet, certains phénomènes actuels pourraient bien venir faire échec aux prévisions des analystes annonçant la pérennité de la croissance des échanges sino-européens sur le long terme. Cela s'explique notamment par la situation singulière que connaît la Chine en 2011.

Premièrement, de part l'augmentation progressive du niveau de vie de sa population, elle sera peut être amenée à privilégier son propre marché intérieur, en produisant en priorité pour celui-ci ; dans ce cas, le volume des exportations à destination de l'Europe ne connaîtrait pas l'accroissement qu'on lui prédique aujourd'hui, et pourrait même diminuer. La demande en transport prévue pour les 20 prochaines années pourrait donc stagner, voire régresser. Cela pourrait alors affecter le développement du fret ferroviaire sino-européen, victime du retrait partiel de la Chine du commerce international. Cependant, ceci n'est qu'un scénario hypothétique, et on peut aussi penser qu'elle aura les capacités de s'engager à la fois sur le plan national et sur le plan international.

Deuxièmement, la situation financière actuelle de ce pays risque également de modifier sa stratégie commerciale dans un avenir proche. En raison de son excès de liquidités financières, la Chine pourrait orienter son développement économique sur le secteur bien plus profitable des services plutôt que d'investir exclusivement dans les produits manufacturés. Dans cette hypothèse, on peut imaginer que le nombre de biens fabriqués exportés ne serait pas nécessairement amené à croître aussi rapidement que ce que les projections des économistes ont annoncé.

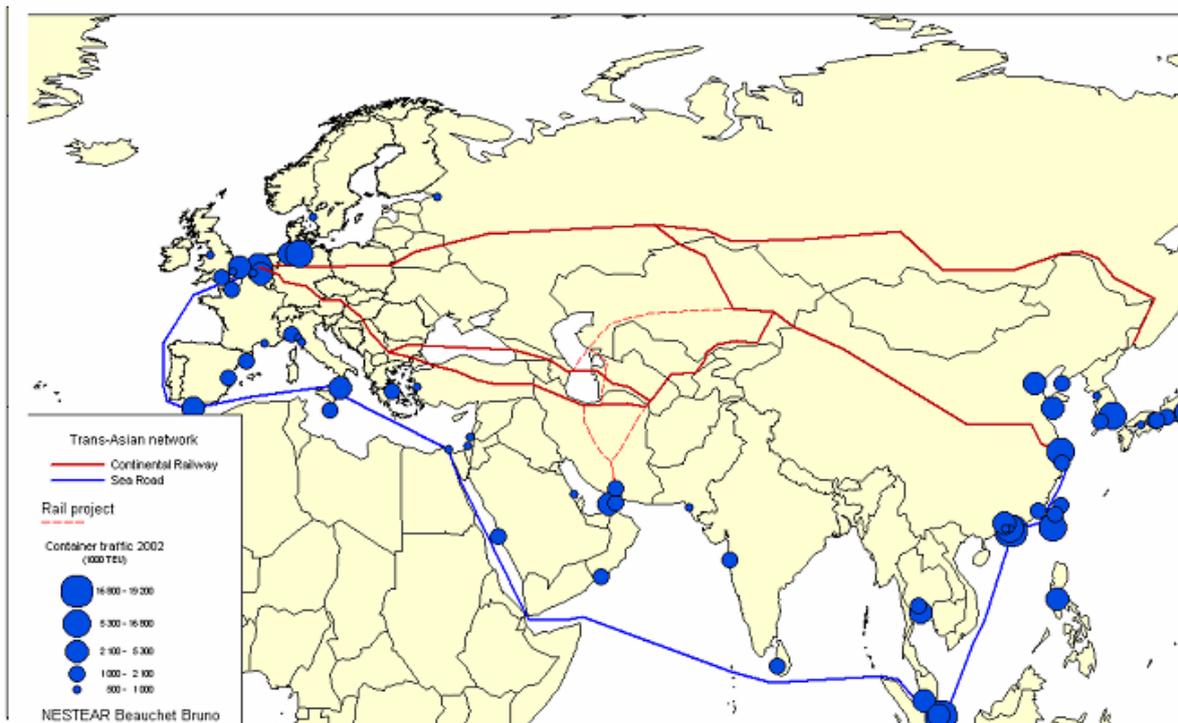
Pour conclure, même si le fret ferroviaire sino-européen se trouve déprisé à cause des choix politiques et économiques de la Chine dans le futur, l'existence d'un réseau ferré eurasiatique peut bénéficier d'une dynamique nouvelle de part l'émergence d'échanges interrégionaux transcontinentaux.

## **TABLE DES ANNEXES**

<b>Annexe 1 : Carte des principaux ports maritimes pour le fret par conteneurs sino-européen</b>	<b>p.82</b>
<b>Annexe 2 : Carte des corridors du fret ferroviaire sino-européen</b>	<b>p.83</b>
<b>Annexe 3 : Carte des deux corridors reprenant l'ancienne route de la soie et le Transibérien</b>	<b>p.84</b>
<b>Annexe 4 : Carte Champ d'application de la COTIF au 1<sup>er</sup> janvier 2011</b>	<b>p.85</b>
<b>Annexe 5 : Appel de Berne du Comité International des Transport</b>	<b>p.86</b>
<b>Annexe 6 : Régimes juridiques en droit du transport ferroviaire international de marchandises appliqués sur le continent Eurasiatique</b>	<b>p.88</b>
<b>Annexe 7 : Modèle de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, source CIT</b>	<b>p.89</b>
<b>Annexe 8 : Carte des lignes de fret ferroviaire régulières utilisant la lettre de voiture commune CIM/SMGS en 2010</b>	<b>p.91</b>

# ANNEXE N°1

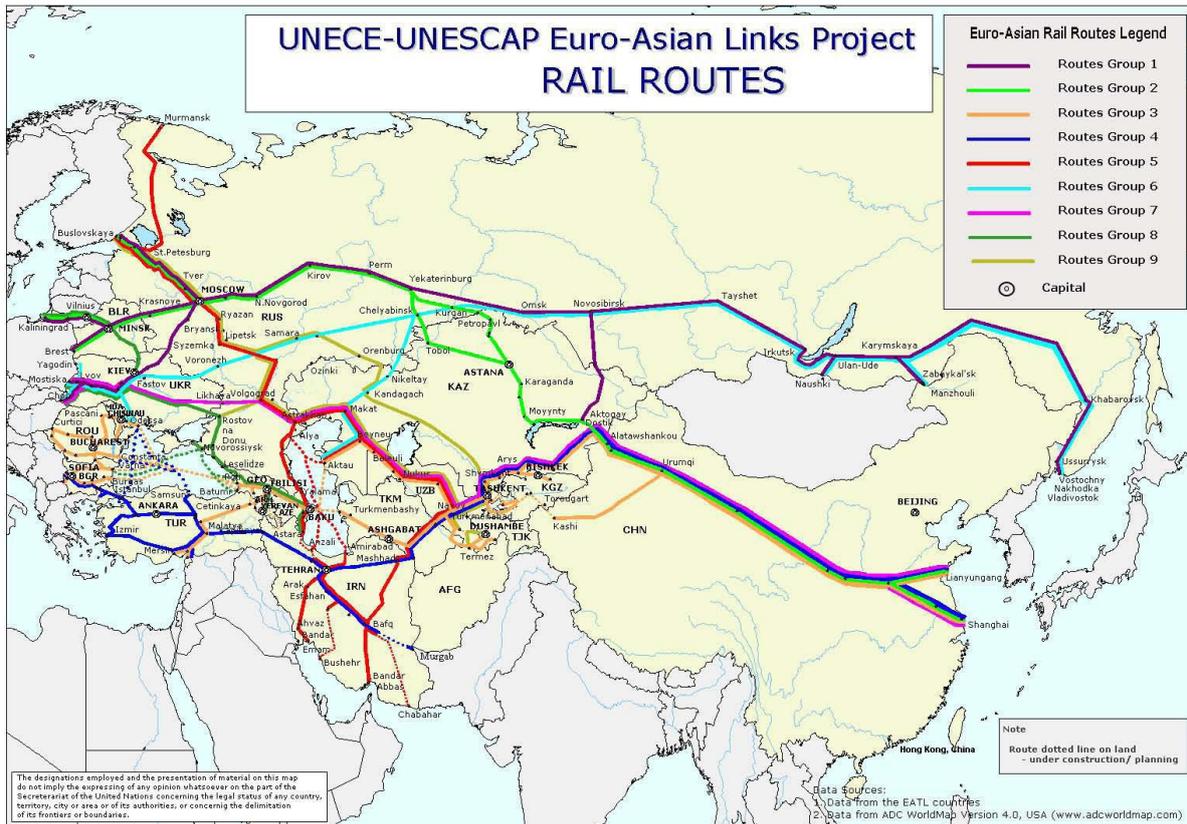
Carte 1. Principaux ports maritimes pour le trafic de conteneurs



Source : Nestear

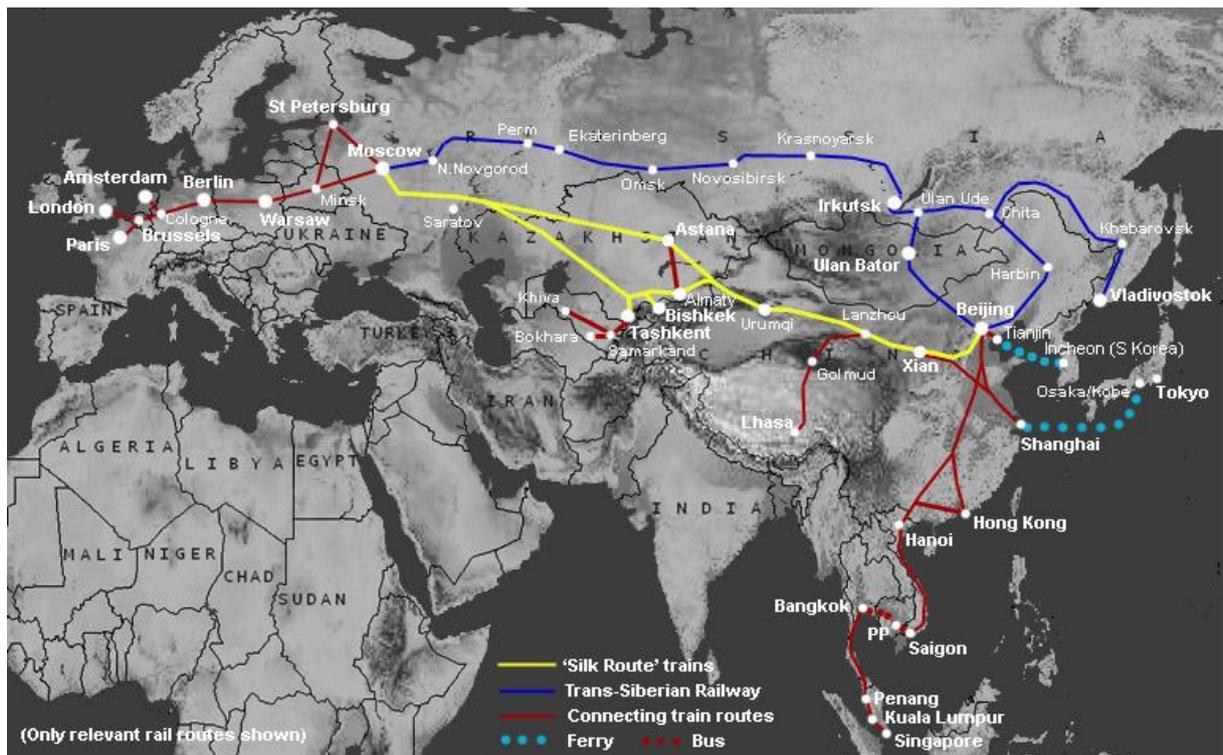
# ANNEXE N°2

Carte 2 Les corridors du fret ferroviaire sino-européen



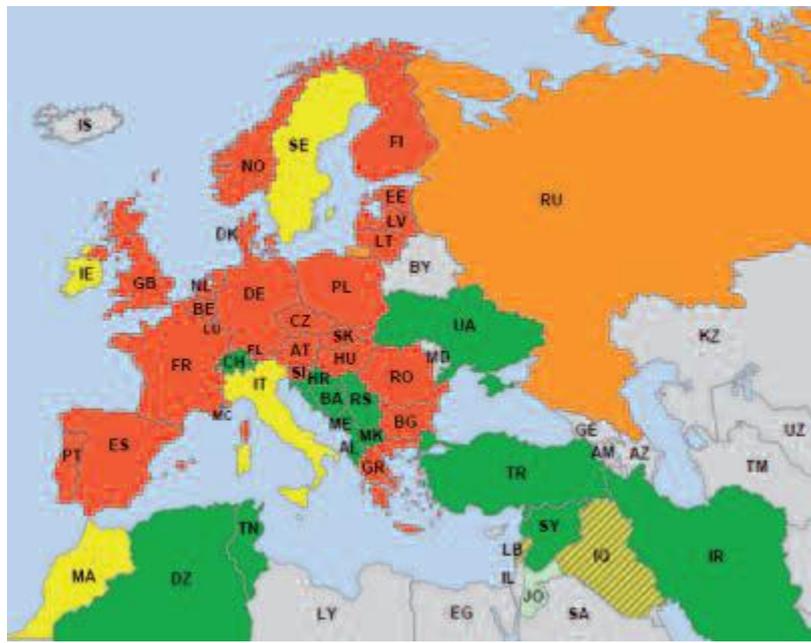
## ANNEXE N°3

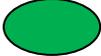
Carte 3 Les deux corridors reprenant l'ancienne route de la soie et le Transibérien



# ANNEXE N°4

Carte 4 Application de la COTIF au 1<sup>er</sup> janvier 2011



-  *Etats ayant ratifié la totalité des appendices de la COTIF*
-  *Etats n'ayant pas ratifié sans CUI/APTU/ATMF*
-  *Etats n'ayant pas encore ratifié la COTIF*
-  *Etats dont la qualité de membre est suspendue*
-  *Etats membres associés*

## **ANNEXE N°5**

Appel de Berne du Comité International des Transport (CIT)

## « Appel de Berne » des entreprises de transport ferroviaire

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) organise chaque année des « Journées bernoises » sur divers thèmes liés au droit ferroviaire international. La concurrence entre les différents régimes juridiques a été l'un des principaux sujets abordés tant lors de l'édition 2009 que lors du congrès qui s'est tenu aujourd'hui.

La bonne centaine de participants, issus essentiellement du cercle des entreprises ferroviaires, constatent qu'un trafic ferroviaire direct, sans interruption aux frontières, exige aussi un droit uniforme et ininterrompu. Or cette condition n'est pas remplie puisque non seulement le droit national, mais jusqu'à trois régimes juridiques internationaux présentant de nombreuses incompatibilités s'appliquent aux transports ferroviaires internationaux :

- le droit communautaire constitué par les directives et les règlements de l'UE (applicable dans 25 Etats membres ayant un réseau ferroviaire),
- le droit international des transports ferroviaires émanant de l'OTIF (composée de 44 Etats membres),
- les Conventions SMPS et SMGS, applicables à large échelle dans les transports eurasiatiques.

Le principal concurrent du transport ferroviaire, à savoir le transport routier, dispose quant à lui d'un régime uniforme qui s'applique jusqu'aux confins de l'Asie : la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Des clauses divergentes, voire concurrentes, dans les différents régimes juridiques applicables aux transports ferroviaires internationaux sont sources d'insécurité juridique, ralentissent et alourdissent le franchissement des frontières et compliquent l'indemnisation des dommages, comme le montre la non-application de l'Appendice CUI de la COTIF dans la plupart des Etats membres de l'UE.

Les clients des entreprises ferroviaires – voyageurs et expéditeurs de marchandises – sont de plus en plus nombreux à réclamer des offres de bout en bout, fondées sur un contrat unique et sur des conditions uniformes du début à la fin du transport.

Vu cette exigence de leur clientèle et leurs propres attentes, les entreprises de transport ferroviaire lancent le présent

### Appel aux législateurs compétents, en Europe et au-delà :

1. Pour offrir des prestations de transport uniformisées, les entreprises ferroviaires doivent pouvoir s'appuyer sur un **droit des transports uniforme** et sur des **notions juridiques uniformes**.
2. Les régimes juridiques qui se superposent ne doivent pas se concurrencer ni se bloquer mutuellement ; ils doivent au contraire être **coordonnés** afin de devenir complémentaires et de ne pas se contredire.
3. Les entreprises de transport ferroviaire ont besoin de **normes juridiques simples, compréhensibles et faciles à appliquer** – par elles-mêmes et par leurs clients –, même lorsque plusieurs régimes juridiques se complètent.
4. Dans l'intérêt d'une plus grande sécurité juridique, les règles édictées doivent avoir une certaine **durée de vie**.
5. Lors de la préparation de la législation communautaire, la Commission Européenne devrait veiller à une **transparence** maximale.

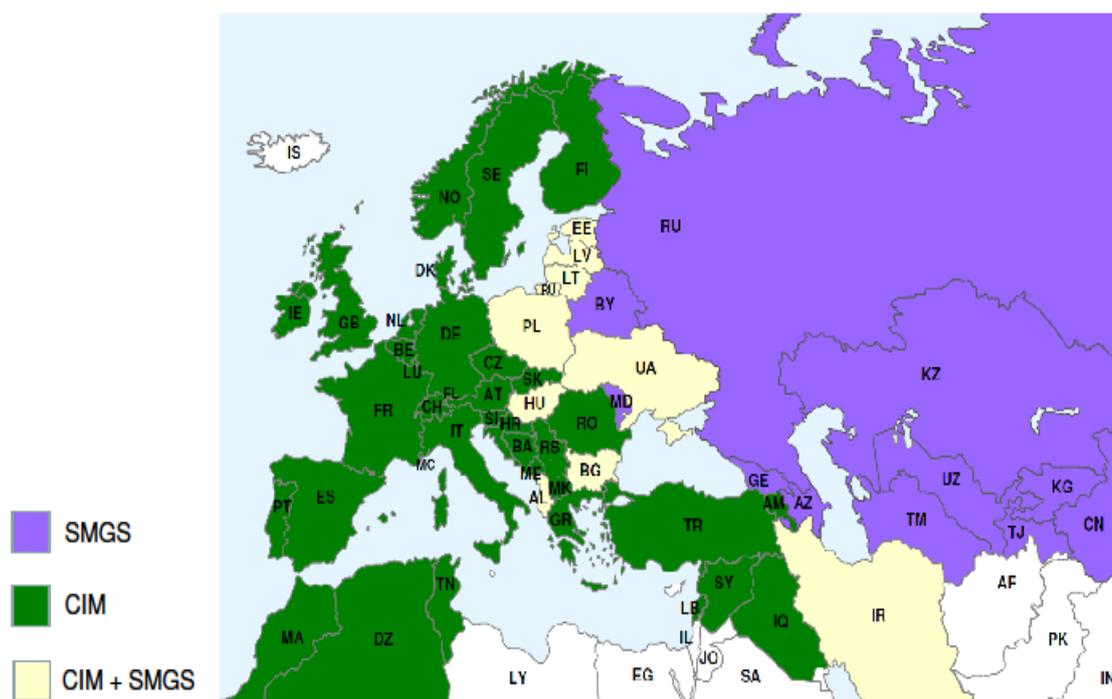
Considérant ces objectifs, les entreprises de transport ferroviaire appellent leurs législateurs respectifs, à savoir :

- o l'Union européenne (Commission, Parlement européen, Conseil),
  - o l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF),
  - o la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU),
  - o l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD),
- à coordonner et harmoniser leurs travaux législatifs dans les domaines où leurs régimes juridiques se superposent, lorsqu'ils créent de nouvelles normes de droit.

## ANNEXE N° 6

Carte 5 Régimes juridiques en droit du transport ferroviaire international appliqués sur le continent eurasiatique

### Freight Traffic Situation on July 2011



18.04.2011

1

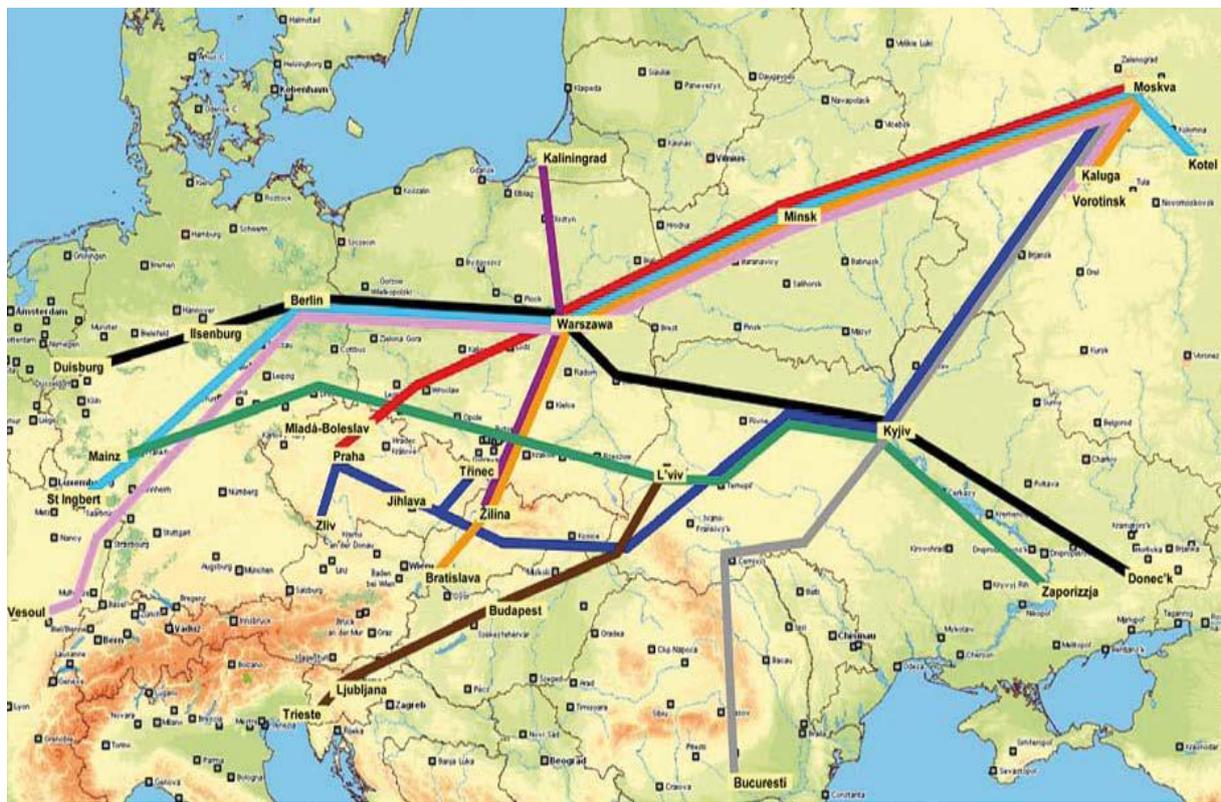
## **ANNEXE N°7**

Modèle de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, source CIT



## ANNEXE N°8

Carte 6 des lignes de fret ferroviaire régulières utilisant la lettre de voiture commune  
CIM/SMGS en 2010



Source : [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)

# **BIBLIOGRAPHIE**

## **Ouvrages spéciaux**

- R.Blum, Rapport *La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes*, Mars 2010
- Rapport OCDE/CEMT, Table Ronde 113, *La desserte terrestre des ports maritimes*, 10/12/1998
- Rapport OCDE/CEMT, Compte-rendu de la Conférence CEMT de Moscou en 2008, *Les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie*, 2006
- Mémoire CDMT de Q.Wang, *Le transport ferroviaire de conteneurs : comparaisons des systèmes français et chinois*, Année universitaire 2009
- Reynaud Ch., Siarov V., Decoupigny Ch., Chen Z., Jiang F, Rapport Nestear, *Corridors eurasiatiques et les enjeux des liaisons de fret entre l'Europe et l'Asie*, janvier 2006.
- F. Letacq, IDIT, *Droit des transports internationaux de marchandises*

## **Ouvrages spéciaux anglophones :**

- Report of Retrack, *Rail freight Connections between Russia/China and European Union*,18/05/2011
- Commercial Feasibility Study of the Chamber of commerce of United States, *Land Transport Options between Europe and Asia*, July 2006

## **Revues:**

- C.Reynaud, Revue Transports n°441, « Les routes du commerce entre l'Europe et l'Asie », Janvier-Février 2007
- F.Boucher, Ville, Rail et Transports, « Le chemin de fer transasiatique sur les rails », Février 2010
- R.Berger, Connaissance du rail n°358-359, « La voie large jusqu'à Vienne ? », p.83
- E.Gouveral, Les cahiers scientifiques du transport, n°44/2003, « Les lignes maritimes et le transport terrestre ; quels enseignements peut-on tirer du cas Rail Link ? »

## **Articles:**

- AFP, “Des marchandises chinoises en 15 jours en Europe centrale grâce au rail”, 06 avril 2008 ([chine.aujourdhuilemonde.com](http://chine.aujourdhuilemonde.com))
- AFP, « De Pékin à Hambourg, le rail, nouvelle route pour les marchandises chinoises », 12/01/2008 (<http://chine.aujourdhuilemonde.com>)
- A.Latsa, « Pont ferroviaire eurasiatique, nouvelle route de la soie du 21<sup>ème</sup> siècle », 16 mai 2008 ([www.agora.vox.fr](http://www.agora.vox.fr))
- Xinhua, « L'UE s'intéresse au corridor de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe via la Russie », 17/11/2010 ([www.chine-informations.com](http://www.chine-informations.com))
- Xinhua, « Un corridor pour troisième pont terrestre continental eurasiatique », 24/11/2008, (<http://www.chine-informations.com>)
- Journal Le Monde, « Chine : la consommation intérieure bouleverse le commerce mondial », janvier 2011

## **Articles anglophones :**

- “China's new transcontinental rail freight route opens in Chongqing”, 04/07/2011, ([www.whatsonningbo.com](http://www.whatsonningbo.com))
- Y.Lang, “Sino rail link to boost trade”, 03/06/2011 ([europe.chinadaily.com](http://europe.chinadaily.com))
- Xinhua News Agency (July 1, 2007). "NW China mulls "New Silk Road" exhibitionpark".
- Xinhua News Agency (June 21, 2007). "China northwest city to host UN meet on Eurasia continental bridge 29 Jun-4 Jul". BBC Monitoring.
- “Eurasian Land Bridge”, Wikipedia.
- E.Evtimov, Development in Rail Transport Law, Deine Bahn, Mai 2010

## **Sites Internet :**

- <http://www.unescap.org>
- [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)
- [www.traceca-org](http://www.traceca-org)
- <http://passion-trains.over-blog.com>
- [www.contrepoints.org](http://www.contrepoints.org)

- [www.chinadaily.com](http://www.chinadaily.com)
- [www.developpement-durable.gouv.fr/-Transports](http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Transports)
- [www.chine-information.com](http://www.chine-information.com)
- [Locmagazine.blogspot.com](http://Locmagazine.blogspot.com)
- [www.cemt.org](http://www.cemt.org)
- [www.uic.fr](http://www.uic.fr)

## **Divers**

- R.Lang, Cours universitaire du Master II Droit du Transport terrestre 2011, « Droit français, communautaire et international, Processus de libéralisation des chemins de fer »
- Position paper of the Economic Commission for Europe, “Towards unified railway law in the pan-European region and on Euro-Asian transport corridors”, 03/03/2011
- Position paper of CIT, “Legal interoperability CIM/SMGS: The “railway ahead”, Group of Experts on unified Railway law, 08/07/2010
- C.Reynaud, Note de synthèse Nestear, « Des alternatives terrestres aux routes commerciales entre la Chine et l’Europe », Juillet 2008
- Hu Weisi, Synthèse de la Conférence du Mardi 2 février 2006, « Transport Europe-Asie »
- CIT Info Mars 2011, « Intervention décisive des Chemins de fer kazakhs dans le projet Interopérabilité juridique CIM/SMGS»
- CIT Info Juillet 2011, « Livre blanc de la Commission, travaux du CIT en trafic CIM/SMGS et multimodalité : point de la situation »

# TABLE DES MATIERES

<b>Remerciements</b>	p.2
<b>Table des Abréviations</b>	p.3
<b>Sommaire</b>	p.4
<b>INTRODUCTION</b>	p.5
<b><u>PARTIE I : Les enjeux et la mise en œuvre du projet de liaisons de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe</u></b>	p.13
<b>Titre I - Les enjeux du projet</b>	
<b><u>Chapitre I L'enjeu principal : le rôle croissant du fret ferroviaire dans une perspective multimodale d'intégration à la chaîne logistique mondiale</u></b>	p.14
<b><u>Section 1 L'influence de l'évolution du commerce sino-européen sur la chaîne de transport</u></b>	p.15
<i>Paragraphe 1 La situation actuelle de la chaîne de fret sino-européenne</i>	
A) <u>Le transport maritime, voie privilégiée du fret sino-européen</u>	p.16
B) <u>Les caractéristiques de l'organisation moderne du fret maritime</u>	
1) L'acheminement de la marchandise par conteneurs	p.17
2) Le rôle prépondérant des hubs	p.18
a. La création des hubs	
b. Fonctionnement des hubs	
<i>Paragraphe 2 Les inconvénients liés au quasi-monopole du transport maritime pour les échanges sino-européens</i>	p.19
A) <u>Les problèmes liés à l'actuelle organisation portuaire</u>	
1) L'encombrement des ports	p.20
2) L'engorgement des dessertes terrestres portuaires	
3) Les coûts élevés de manutention et de passage portuaire	p.21
B) <u>Les problèmes liés au trafic maritime entre la Chine et l'Europe</u>	
1) La question de la sécurité et de la sûreté du trafic maritime	
	p.95

- 2) La question des temps de trajet p.22

**Section 2 La multimodalité, une solution face à l'intensification des échanges entre la Chine et l'Europe** p.23

*Paragraphe 1 L'interopérabilité des modes de transport comme réponse à l'accroissement prévisible des échanges sino-européens*

- A) L'importance de l'accessibilité terrestre des ports maritimes p.24

1) Le port moderne, lieu de convergence multimodale

- 2) La complémentarité des maillons terrestres et maritimes p.26

- B) La nécessité d'intégrer des chaînes logistiques porte-à-porte p.28

*Paragraphe 2 Le rôle particulier du rail dans une conception multimodale de la chaîne de transport eurasiatique* p.29

- A) Le rail, maillon terrestre d'accès au maillon maritime

- B) Les avantages du pré et du post acheminement des marchandises par le rail p.30

**Chapitre 2 L'enjeu secondaire : le transport ferroviaire de marchandises comme alternative au transport maritime** p.32

**Section 1 Le fret ferroviaire sino-européen en tant qu'instrument au service des échanges commerciaux**

*Paragraphe 1 Le transport par le rail comme alternative au transport maritime* p.33

- A) La conquête d'un marché financier conséquent

- B) Les secteurs concernés par les échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe

1) Les produits énergétiques

2) Les matières premières et les produits intermédiaires

3) Les produits manufacturés p. 34

4) Les pièces d'assemblage

*Paragraphe 2 Le rôle du rail par rapport à celui du cargo* p.35

- A) Etude de la compétitivité du rail par rapport au fret maritime

- 1) Etude des coûts de transport
- 2) Etude des temps de trajet p.37
- 3) La capacité de transport p.38
- B) Le choix stratégique du rail p.39

## **Section 2 Le fret ferroviaire sino-européen, facteur de développement économique**

*Paragraphe 1 Un projet à deux dimensions* p.40

- A) Dimension politique
- B) Dimension économique p.41

*Paragraphe 2 Les intérêts en jeu : l'intégration des pays émergents du continent eurasiatique dans le marché économique mondial* p.42

## **Titre II - La mise en œuvre concrète du projet** p.44

### **Chapitre 1 Le cadre institutionnel : les acteurs du développement du fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe**

#### **Section 1 Les acteurs de la scène publique : les Etats et leurs émanations**

*Paragraphe 1 Les Etats, premiers acteurs du développement du fret ferroviaire sino-européen*

*Paragraphe 2 Le rôle actif des organisations étatiques pour la concrétisation du projet* p.45

- A) L'OCDE et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)
  - 1) Présentation générale
    - a. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) p.46
    - b. La Conférence Européenne des Ministres des Transports
    - c. Le Forum International des Transports p.47
  - 2) Implication dans le développement du projet p.48
- B) L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) p.49
- C) L'Union Intergouvernementale des Chemins de Fer (UIC) p.50
- D) Le programme interétatique « TRACECA » p.51

1) Présentation générale	
2) Implication dans le développement du projet	
E) <u>La Commission Economique et Sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (UNESCAP)</u>	p.52
1) Présentation générale	
2) Implication dans le développement du projet	
<b><u>Section 2 Les acteurs de la scène privée</u></b>	p.53
A) <u>Les compagnies ferroviaires</u>	
1) Les compagnies ferroviaires européennes concernées	
2) Les compagnies ferroviaires eurasiatiques concernées	p.54
B) <u>Le comité international des transports ferroviaires (CIT)</u>	p.55
<b><u>Chapitre 2 Le cadre infrastructurel et opérationnel; l'élaboration de corridors transcontinentaux eurasiatiques</u></b>	p.56
<b><u>Section 1 Conception des corridors de fret</u></b>	
<b><u>Section 2 La concrétisation du projet: des lignes de fret ferroviaire en service</u></b>	p.58
<b><u>PARTIE II Les obstacles à la concrétisation immédiate du projet de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe</u></b>	p.60
<b><u>Titre I - Les obstacles techniques et opérationnels</u></b>	p.61
<b><u>Chapitre 1 Les problèmes liés au cadre infrastructurel lui-même</u></b>	
<b><u>Section 1 Un réseau ferroviaire eurasiatique à bâtir</u></b>	
<i>Paragraphe 1 Des réseaux ferrés nationaux à construire</i>	p.62
<i>Paragraphe 2 Des réseaux nationaux à connecter</i>	
A) <u>La question de l'écartement des rails</u>	p.63
B) <u>Des disparités dans les systèmes d'électrification ferroviaires</u>	p.65
<b><u>Section 2 La mise en place d'une structure capable d'irriguer le fret maritime</u></b>	
	p.98

<b><u>Chapitre 2 Les problèmes liés à la sécurité et à la sureté du fret ferroviaire longue distance</u></b>	p.66
<b><u>Section I Les problèmes actuels en matière de sureté et de sécurité</u></b>	
<b><u>Section II Les solutions proposées</u></b>	p.67
A) <u>La coordination des actions</u>	
B) <u>La protection privée des transporteurs</u>	
<b>Titre 2 - Les obstacles réglementaires et juridiques</b>	p.68
<b><u>Chapitre 1 L'actuelle hétérogénéité du cadre réglementaire en matière de fret ferroviaire international</u></b>	
<b><u>Section I Le passage des frontières</u></b>	
A) <u>Identification et compréhension du problème</u>	
B) <u>Solution à apporter</u>	p.69
<b><u>Section II La problématique des coûts</u></b>	
A) <u>Les coûts de transport</u>	
B) <u>Les coûts d'investissement</u>	p.70
<b><u>Chapitre 2 Une nécessaire harmonisation du droit du transport ferroviaire international de marchandise</u></b>	p.71
<b><u>Section I L'absence de régime juridique uniforme applicable au fret ferroviaire sur le continent eurasiatique</u></b>	
<i>Paragraphe 1 Le cadre juridique actuel : la coexistence de deux régimes juridiques</i>	p.72
A) <u>Les règles RU-CIM de la COTIF</u>	
B) <u>L'accord SMGS</u>	p.73
<i>Paragraphe 2 Les inconvénients liés à ce double système juridique</i>	p.74
<b><u>Section II Vers une résolution future du problème grâce au travail des organisations</u></b>	p.75
<i>Paragraphe 1 L'impulsion juridique donné par la CEE et TRACECA</i>	
<i>Paragraphe 2 Le rôle actif du Comité International des Transports</i>	
A) <u>Mise en place d'un cadre de travail</u>	p.76
1) L'appel de Bern	
2) La commission CIM	
	p.99

B) <u>Le travail juridique réalisé par le CIT</u>	p.77
<u>1) Le Projet de l'interopérabilité juridique CIM/SMGS</u>	
a) <u>La création d'une lettre voiture commune pour le fret sino-européen</u>	p.78
b) <u>Harmonisation du cadre juridique régissant le fret ferroviaire eurasiatique</u>	
<b>CONCLUSION</b>	p.80
TABLE DES ANNEXES	p.81
BIBLIOGRAPHIE	p.92
TABLE DES MATIERES	p.95

## **Résumé**

Le début du 21<sup>ème</sup> siècle est marqué par l'émergence sur le marché économique mondial de nouveaux des pays d'Europe Centrale et d'Asie, et en particulier la Chine, désormais leader incontesté du commerce mondial. L'apparition soudaine de ces nouveaux partenaires commerciaux a engendré une forte croissance des échanges et par conséquent une circulation accrue des biens. Cette demande n'a pas été sans conséquence sur les moyens existants pour importer ou exporter les marchandises; les transports. C'est effectivement, parmi tous les secteurs, celui du transport qui est encore l'un des plus révélateurs de l'évolution économique contemporain, et qui ne permet que de mieux en comprendre les mécanismes. Face à cette intensification dans la circulation des biens entre l'Asie et le reste du Monde, les transports sont donc contraints de s'adapter, afin de pouvoir satisfaire la demande toujours plus forte dans ce domaine. D'où la nécessité d'ouvrir de nouveaux itinéraires et de trouver de nouvelles routes de fret, mieux adaptées aux besoins actuels, afin de ne pas mettre en difficultés la performance de nos jours reconnue au transport international de marchandises. Cette nécessité se concrétise dans la création d'un projet particulier, qui est celui du fret ferroviaire eurasiatique. Mais avant de parvenir à la concrétisation finale de ce projet, des objectifs d'ordre divers sont à réaliser, parmi lequel, un enjeu prépondérant qui concerne l'encadrement juridique du fret ferroviaire sino-européen. Ainsi, le travail d'unification et d'harmonisation juridique qui doit être accompli en la matière, sera une des conditions à l'élaboration d'une chaîne de transport complète et efficace, adapté aux caractéristiques particulières que présente en ce début de siècle, la prospérité du commerce entre la Chine et l'Europe.

## **Abstract**

The beginning of the twenty first century has been marked by the emergence on the global economic market of new trading nations from central Europe and Asia. This is especially true of China, the now undisputed leader in world trade. The sudden appearance of new commercial partners has resulted in a large growth in the transportation of goods and commodities. This development has not been without consequence for existing modes of import and export. Amongst the many different commercial sectors, it is notably transport which has experienced the largest economic revolution and demonstrates most clearly these changes. Faced with this intensification in the movement of goods between Asia and the rest of the world, transportation systems have had to adapt to be able to satisfy the ever increasing demand. Necessitating the planning and creation of new freight routes and means better equipped to meet the current needs and avoid causing major problems in satisfying today's demand for the international transportation of goods. This requirement is exemplified in the creation of one particular project, namely the Eurasian rail freight service. Before this project can be finally realised there are many obstacles to overcome. Amongst these is the important issue of developing a suitable legal structure for Sino-European freight. The target to harmonise legal systems and to create a unified legal structure has to be achieved. This will allow the realisation of the goal to create a complete and efficient transport chain, designed to fit the challenges of a new century and to support and encourage trade between China and Europe.