



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité des transports

Première session
29-31 octobre 2008
Bangkok

CINQUANTE ANS DE ROUTE D'ASIE

(Point 5 de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

L'année 2009 marque le cinquantième anniversaire du réseau de la Route d'Asie. Le présent document présente un bref historique et le calendrier d'exécution des différentes phases de développement du réseau, ainsi qu'un aperçu des récentes activités liées à la Route d'Asie. Il formule également des suggestions concernant la reconnaissance des progrès réalisés chez les membres régionaux de la CESAP et la viabilité à long terme de cette vaste infrastructure du point de vue des intérêts des peuples et des différentes communautés de la région. Le présent document présente également des propositions relatives à l'organisation de diverses activités destinées à célébrer cet anniversaire, notamment une caravane de camions qui relierait Tokyo à Istanbul (Turquie) en empruntant la Route d'Asie, et d'autres activités au niveau national, telles que des campagnes de sécurité routière le long de la Route d'Asie.

Le Comité est invité à donner des directives au secrétariat sur le développement de la Route d'Asie, à exprimer son appui pour la célébration du cinquantième anniversaire du réseau de la Route d'Asie et à appeler les pays membres de la Route d'Asie à participer à la caravane de camions.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. INTRODUCTION.....	1
II. HISTORIQUE DE LA ROUTE D'ASIE.....	1
III. OFFICIALISATION AU MOYEN DE L'ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL SUR LE RÉSEAU DE LA ROUTE D'ASIE.....	7
IV. BESOINS PRIORITAIRES D'INVESTISSEMENT	8
V. AUTRES FAITS LIÉS À LA ROUTE D'ASIE.....	9
A. Base de données de la Route d'Asie	9
B. Panneaux de signalisation de la Route d'Asie	10
C. Opérationnalisation des réseaux de la Route d'Asie	10
D. Sécurité routière.....	10
E. Évaluation du réseau de la Route d'Asie	11
VI. PROPOSITIONS CONCERNANT LA CÉLÉBRATION DU CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE	11
A. Caravane de camions sur la Route d'Asie.....	12
B. Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière le long de la Route d'Asie.....	14
C. Autres propositions.....	14
VII. QUESTIONS À EXAMINER.....	14

Annexes

1. Projets mis en œuvre après 1992 le long de la Route d'Asie	16
2. Signataires de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie à la date du 18 juillet 2008	17

I. INTRODUCTION

1. Le développement des routes internationales dans la région de la CESAP (qui se nommait alors la Commission économique pour l'Asie et l'Extrême-Orient [CEAEO]) a été lancé par la Commission à sa quinzième session, tenue en Australie en 1959. Quarante-six ans plus tard, en 2005, l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie ¹ entrait en vigueur, marquant le début d'une nouvelle ère en matière de développement des routes internationales. Le réseau de la Route d'Asie est aujourd'hui une importante structure de base pour concrétiser la vision d'un système intégré de transport intermodal international en Asie et il fait désormais l'objet d'une attention prioritaire de la part des pays membres (à savoir les 32 pays dont le territoire est traversé par la Route d'Asie) dans le cadre de leurs programmes nationaux.

2. L'année 2009 marque le cinquantième anniversaire du réseau de la Route d'Asie. Le présent document présente un bref historique et le calendrier d'exécution des différentes phases de développement du réseau, ainsi qu'un aperçu des activités récentes liées à la Route d'Asie. Il formule également des propositions relatives à l'organisation de diverses activités destinées à célébrer cet anniversaire aux niveaux régional et national. L'organisation d'une caravane de camions sur la Route d'Asie reliant Tokyo à Istanbul (Turquie) est au centre des manifestations organisées dans la région dans le cadre de cet anniversaire. D'autres activités ont été proposées, notamment des campagnes de sécurité routière le long de la Route d'Asie. Le présent document contient également des suggestions concernant la reconnaissance des progrès réalisés chez les membres régionaux de la CESAP et la viabilité à long terme de cette vaste infrastructure du point de vue des intérêts des peuples et des différentes communautés de la région.

II. HISTORIQUE DE LA ROUTE D'ASIE

3. Le développement de la Route d'Asie a été lancé par la CEAEO à sa quinzième session, qui s'est tenue en 1959 à Broadbeach (Australie). La Commission y a adopté la recommandation formulée par le Sous-Comité des routes à sa quatrième session, préconisant que des mesures rapides et concertées soient prises en vue de développer des routes internationales dans la région de la CEAEO.

4. À sa quinzième session,² la Commission a noté que, s'il y avait bien un manque persistant de routes internationales dans la région de la CEAEO, les gouvernements étaient conscients de la nécessité de développer ces liaisons routières afin de favoriser le développement économique, social et culturel de la région. Dans le cas des pays sans littoral, le développement de moyens de communication terrestres appropriés revêtait une importance particulière, étant donné que les routes constituent un moyen de liaison majeur entre ces régions et les pays voisins et offrent des débouchés commerciaux.

¹ Résolution 60/4 de la Commission, annexe.

² Voir *Documents officiels du Conseil économique et social, 1959, supplément n° 2* (E/3214/-E/CN.11/506), par. 307.

5. En 1959, trois groupes de travail sur les routes internationales ont été réunis pour formuler des propositions quant aux routes à intégrer dans le réseau, pour assurer non seulement des liaisons directes entre capitales, ports majeurs, centres de production et de consommation, et sites touristiques, mais également avec les pays sans littoral et le réseau routier européen. On a pour la première fois désigné le réseau routier international de la région sous le nom de « Route d'Asie » lors de la seizième session de la Commission, tenue à Bangkok en 1960.

6. Les premières routes AH1 et AH2 de la Route d'Asie servaient à relier Bangkok à Téhéran en passant par Yangon, Dhaka, New Delhi, Rawalpindi (Pakistan) et Kaboul, avec des liaisons vers la Turquie et le réseau européen de routes E. À partir de Bangkok, la route se divisait en deux axes : l'un à destination de Kuala Lumpur et de Singapour, et l'autre à destination de Phnom Penh. Il a également été proposé de créer des liaisons avec Katmandou, Colombo et Luang Prabang (République démocratique populaire lao), ainsi qu'avec de grands ports, tels que celui de Karachi au Pakistan, ceux de Bombay (Mumbai) et Madras (Chennai) en Inde, celui de Sihanoukville au Cambodge, et celui de Qui Nhon au Viet Nam. Les premières normes internationales applicables aux routes et aux ponts ont également été proposées.

7. À ses dix-septième et dix-huitième sessions, la Commission a adopté les résolutions 33 (XVII) et 39 (XVIII) sur la grande route d'Asie. Dans ces résolutions, la Commission a noté les progrès réalisés et a demandé aux organismes concernés et aux pays coopérants d'élargir le champ de leur aide aux études de préinvestissement, à la planification et à la mise en œuvre de projets qui permettraient de finaliser le réseau de la Route d'Asie, en particulier les tronçons manquants.

8. Ainsi, le développement de la Route d'Asie a reçu à ses débuts le soutien du Fonds spécial des Nations Unies, et des études de préinvestissement ont été entreprises dans les pays membres de la Route d'Asie. L'Australie, la Nouvelle Zélande, la Chine, le Japon, les Pays-Bas, l'Allemagne et les États-Unis ont également apporté leur soutien au développement de la Route d'Asie.

9. Depuis le début du projet, des progrès considérables ont été réalisés avec l'aide du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), des pays donateurs et la coopération active des pays participants. Ces progrès ont toutefois connu un ralentissement lorsque l'aide du PNUD a été progressivement éliminée en 1975.³ À partir de ce moment, la Division des transports de la CESAP est devenue responsable, dans la limite de ses ressources financières et humaines, du maintien du projet, en en assurant notamment la promotion et le suivi.

10. À sa quarante-huitième session, qui s'est tenue à Beijing du 14 au 23 avril 1992, la Commission a donné un nouveau souffle au projet de la Route d'Asie en en faisant une composante majeure du Projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA). Afin d'atteindre les objectifs de la Décennie des transports et des communications pour l'Asie et le

³ Voir le rapport de la trente-deuxième session de la Commission.

Pacifique (1985-1994) relatifs aux transports terrestres en Asie, la Commission a approuvé le projet intégré relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie, qui comprend les projets de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et de facilitation des transports terrestres.

11. La stratégie d'exécution du DITTA insistait sur le fait que la formulation du réseau de la Route d'Asie couvrait l'ensemble de l'Asie. Le secrétariat de la CESAP a été chargé de la tâche complexe consistant à coordonner le développement du réseau de la Route d'Asie en facilitant le dialogue entre les pays membres. Avec l'appui financier et technique substantiel du Gouvernement japonais, une série d'études sur la formulation du réseau de la Route d'Asie ont été réalisées. La première étude, qui a été publiée en 1995, a désigné 29 itinéraires de la Route d'Asie s'étendant sur un total de 69 000 km dans 18 pays membres : Afghanistan, Bangladesh, Cambodge, Chine, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), République démocratique populaire lao, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Pakistan, Philippines, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Viet Nam.

12. En 1996, une deuxième étude sur le réseau de la Route d'Asie en Asie centrale et dans le Caucase a été réalisée avec la participation de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, du Kazakhstan, du Kirghizistan, du Tadjikistan, du Turkménistan et de l'Ouzbékistan. Cette étude a abouti à l'inclusion de 13 itinéraires supplémentaires s'étendant sur 21 000 km. En 1999, les itinéraires de la Route d'Asie situés en Turquie ont été approuvés, ajoutant ainsi encore 3 200 km de routes au réseau.

13. Une troisième étude, achevée en 2001, a désigné les itinéraires de la Route d'Asie situés en Chine, en Mongolie, en Fédération de Russie et sur la péninsule coréenne. D'autres itinéraires au Kazakhstan ont également été identifiés. Certains de ces itinéraires formaient le couloir nord de la Route d'Asie reliant l'Asie du Nord-Est avec l'Asie Centrale, le Caucase et l'Europe. Il a été proposé d'inclure quelque 40 000 km de routes dans le réseau.

14. Les itinéraires de la Route d'Asie situés sur le territoire de la Géorgie et du Bhoutan ont été établis en 2001 et 2002 respectivement. Une réunion de groupe d'experts des pays membres qui s'est tenue en mai 2002 a réexaminé l'ensemble du réseau et l'a étendu à des villes et des métropoles de 31 pays, couvrant un total de 140 000 km. En novembre 2003, le Japon a rejoint le réseau de la Route d'Asie en y incluant le tronçon Tokyo-Fukuoka de la route AH1. Le Brunéi Darussalam, la Papouasie-Nouvelle-Guinée et le Timor-Leste sont des membres potentiels du réseau de la Route d'Asie.

15. L'encadré 1 retrace les étapes clefs du développement de la Route d'Asie.

16. Le réseau de la Route d'Asie comprend aujourd'hui plus de 141 000 km de routes traversant 32 pays membres (voir figure 1). Le réseau s'étend actuellement de Tokyo, à l'est, à Kapikule (Turquie), à l'ouest, et de Saint-Petersbourg (Fédération de Russie) au nord, à Denpasar (Indonésie) au sud.

17. Le tableau 1 indique les diverses phases de développement de la Route d'Asie, la longueur totale du réseau passant de 11 200 km en 1959 à 141 236 km en 2006.

Encadré 1. Calendrier des différentes phases du développement de la Route d'Asie

1959	La Commission économique pour l'Asie et l'Extrême-Orient (CEAEO) adopte, à sa quinzième session, le développement de routes internationales dans la région
1959	Trois groupes de travail d'experts sont constitués pour étudier le développement des routes internationales
1959	Trois groupes de travail zonaux sur les routes internationales se réunissent
1960	Proposition de développer les routes internationales sous le nom de « Route d'Asie »
1961	La Commission adopte la résolution 33 (XVII) sur la grande route d'Asie
1962	La Commission adopte la résolution 39 (XVIII) sur la grande route d'Asie
1962	Session commune des groupes de travail d'experts sur les routes internationales, à Bangkok
1965	Création par la CEAEO du Comité ministériel de coordination de la Route d'Asie
1968	Création du Bureau technique des transports sur la Route d'Asie
1972	Publication de six cartes des itinéraires de la Route d'Asie
1975	Élimination progressive de l'assistance spéciale du Programme des Nations Unies pour le développement
1975	La Division des transports et des communications de la CESAP prend en charge la promotion et de la coordination du réseau de la Route d'Asie
1978-1998	Rallye automobile de la Route d'Asie (« Asian Highway Auto-Venture ») organisé par l'Association automobile de Singapour et l'Administration thaïlandaise du tourisme, sous l'égide de la CESAP
1988	Adhésion de la Chine au réseau de la Route d'Asie
1989	Adhésion du Myanmar au réseau de la Route d'Asie
1990	Adhésion de la Mongolie au réseau de la Route d'Asie
1991	Adhésion du Cambodge au réseau de la Route d'Asie
1991	La réunion des directeurs des départements des ponts et chaussées recommande le lancement d'un projet de transports terrestres en Asie
1992	Projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie, qui comprend les projets de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et de facilitation des transports terrestres, adopté par la Commission à sa quarante-huitième session
1995	Progression du développement de la Route d'Asie suite à l'étude sur les itinéraires de la Route d'Asie en Asie du Sud et du Sud-Est
1996	Colloque conjoint Japon-CESAP sur le développement de la Route d'Asie à Tokyo
1996	Extension de la Route d'Asie à l'Asie centrale

1998-2000	Création de la base de données sur la Route d'Asie et extension de cette dernière pour couvrir tous les pays membres de la Route d'Asie
1999	Extension de la Route d'Asie à la Turquie
2001	Extension de la Route d'Asie à la Géorgie
2001	Extension du réseau de la Route d'Asie à l'Asie du Nord-Est
2001	La Conférence ministérielle sur les infrastructures, tenue à Séoul, demande l'officialisation du réseau de la Route d'Asie
2002	Extension de la Route d'Asie au Bhoutan
2002	La Chine propose de nouveaux itinéraires de la Route d'Asie pour assurer la liaison avec les pays voisins
2002	Première réunion régionale de groupe d'experts sur le développement de la Route d'Asie
2002	Rédaction de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie
2003	Le Japon devient le trente-deuxième pays membre de la Route d'Asie, qui est étendue jusqu'à Tokyo
2003	Adoption à Bangkok de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie
2004	Accord intergouvernemental ouvert à la signature à la soixantième session de la Commission à Shanghai (Chine)
2005	Entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental le 4 juillet 2005
2005	Première réunion du Groupe de travail sur la Route d'Asie à Bangkok
2006	Conférence ministérielle sur les transports à Busan (République de Corée)
2007	Seconde réunion du Groupe de travail sur la Route d'Asie à Bangkok
2007	Forum des investissements dans la Route d'Asie à Bangkok

Tableau 1. Développement de la Route d'Asie

Année	1959	1971	1975	1995	1996	1999	2002	2003	2006
Longueur (km)	11 200	64 363	66 078	69 000	90 000	93 200	140 479	141 000	141 236

18. L'annexe 1 énumère les projets de la Route d'Asie mis en œuvre après revalorisation des routes en tant que composante majeure du Projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA) en 1992.

Figure 1. Carte de la Route d'Asie



III. OFFICIALISATION AU MOYEN DE L'ACCORD INTERGOUVERNEMENTAL SUR LE RÉSEAU DE LA ROUTE D'ASIE

19. L'officialisation de la Route d'Asie a été lancée en 2002 à la demande de la Conférence ministérielle sur les infrastructures qui s'est tenue à Séoul en 2001. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie a été adopté en novembre 2003 et ouvert à la signature lors du segment ministériel de la soixantième session de la Commission, tenue à Shanghai (Chine) le 26 avril 2004. À cette occasion, 26 États membres ont signé l'Accord, qui est entré en vigueur le 4 juillet 2005. A ce jour, 28 États membres ont signé l'Accord, dont 23 y sont parties. La liste des signataires de l'Accord se trouve à l'annexe 2.

20. Les États membres signataires peuvent devenir parties à l'Accord par ratification, approbation ou acceptation, et les non-signataires par le biais d'un processus d'accession à étape unique.

21. Les principales obligations incombant aux parties contractantes à l'Accord sont les suivantes: a) adopter le réseau de la Route d'Asie en tant que plan coordonné pour le développement des routes d'importance internationale; b) mettre le réseau en conformité avec la classification et les normes de la Route d'Asie; et c) mettre des panneaux de signalisation conformes sur tous les itinéraires.

22. À sa soixantième session, la Commission a adopté la résolution 60/4 sur l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, dans laquelle elle invitait (a) tous les membres concernés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique à devenir parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, (b) les institutions financières internationales et régionales et les donateurs multilatéraux et bilatéraux à apporter un appui financier et technique au développement du réseau de la Route d'Asie et (c) les organisations sous-régionales à promouvoir l'Accord et à s'attacher par priorité au développement du réseau de la Route d'Asie.

23. La réunion du Groupe de travail sur la Route d'Asie créé par l'Accord constitue un cadre dans lequel les États membres de la Commission peuvent négocier les révisions des itinéraires de la Route d'Asie et examiner les progrès des politiques de développement, ainsi que les questions relatives aux infrastructures routières. Les première et deuxième réunions du Groupe de travail sur la Route d'Asie se sont tenues à Bangkok en décembre 2005 et novembre 2007 respectivement. À la première réunion, des corrections ont été apportées aux noms de lieux proposés par la Chine et la République de Corée, l'itinéraire AH48 de la Route d'Asie a été étendu à Thimphu au Bhoutan, et les itinéraires AH7, AH63 et AH65 en Ouzbékistan ont été modifiés. L'extension de l'itinéraire AH48 allant de Phulbari, en Inde, à Phuentsholing, au Bhoutan, a été approuvée par les deux parties et sera examinée lors de la prochaine réunion du Groupe de travail.

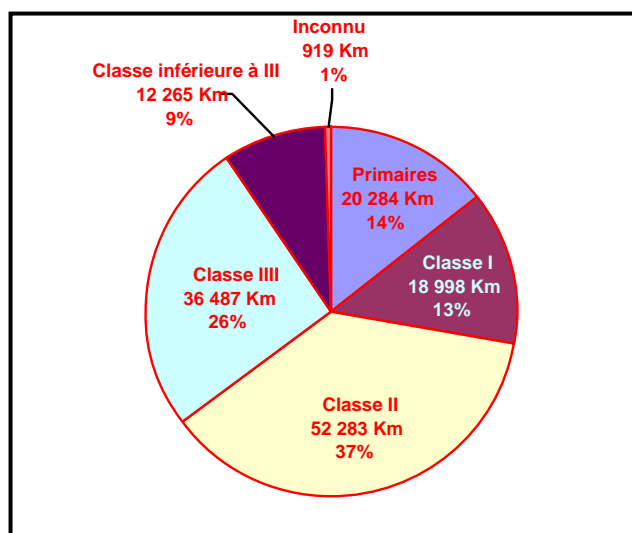
24. La CESAP, en qualité de secrétariat de l'Accord, continue à aider les États membres pour l'organisation des réunions du Groupe de travail et à leur fournir une assistance technique.

IV. BESOINS PRIORITAIRES D'INVESTISSEMENT

25. La modernisation et l'amélioration du réseau pour se conformer aux normes techniques de la Route d'Asie constituent un aspect important de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. Il est ressorti d'une étude sur les besoins et priorités en matière d'investissement pour le développement du réseau de la Route d'Asie, réalisée en 2005, qu'environ 25 milliards de dollars avaient été investis ou engagés, ou l'étaient actuellement, pour développer le réseau de la Route d'Asie dans les États membres. Cette étude a également mis en évidence le besoin d'investir 18 milliards de dollars supplémentaires pour développer et moderniser 26 000 km de tronçons du réseau de la Route d'Asie définis comme prioritaires.

26. Depuis l'entrée en vigueur de L'Accord intergouvernemental en 2005, des progrès remarquables ont été réalisés dans le développement et la modernisation du réseau de la Route d'Asie: environ 10 000 km de routes traversant les pays membres ont été modernisées pour se conformer aux normes techniques et d'autres tronçons ont été améliorés et reclassés. La figure 2 montre l'état actuel du réseau, dont 12 256 km (9 %) des routes ne satisfont pas aux normes minimales.

Figure 2. État du réseau de la Route d'Asie



Source: Base de données de la Route d'Asie, 2006.

27. Le secrétariat s'efforce de promouvoir le développement du réseau de la Route d'Asie ainsi que les investissements dans les projets prioritaires, à travers les médias, y compris l'Internet, et en facilitant le dialogue entre les pays membres et les donateurs potentiels. Il continuera également d'aider les gouvernements de la région à explorer les sources et formes alternatives de financement, tels que les projets construction-exploitation-transfert et les partenariats entre secteurs public et privé, au moyen d'activités de sensibilisation et de formation.

28. Afin de promouvoir les investissements dans les projets prioritaires le long de la Route d'Asie, le secrétariat continue de travailler en étroite collaboration avec les institutions et les organisations financières internationales. Une mission conjointe chargée d'étudier la faisabilité de la modernisation de l'itinéraire AH4 (Ulaanbaishint-Hovd Yarantai en Mongolie) a ainsi été menée récemment en partenariat avec la Banque asiatique de développement, et grâce à l'appui financier de cette dernière, les travaux sont en cours.

29. Le Forum des investissements dans la Route d'Asie s'est tenu à Bangkok en novembre 2007 pour promouvoir les investissements dans les projets prioritaires de la Route d'Asie. Le Forum offrait une chance unique de rassembler pour la première fois les pays membres, les donateurs, les organisations internationales et le secteur privé et d'organiser une concertation en faveur du développement de la Route d'Asie. La Banque asiatique de développement, la Banque mondiale, la Banque islamique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, l'Union européenne, la Banque japonaise pour la coopération internationale, le Fonds koweïtien, le Fonds saoudien, ainsi que l'Italie, la République islamique d'Iran, le Pakistan, la République de Corée, la Chine, l'Inde, la Thaïlande, et les États-Unis fournissent actuellement un financement bilatéral et multilatéral destiné à moderniser différents itinéraires de la Route d'Asie.

30. La réunion du Groupe d'experts sur le développement du Réseau de la route d'Asie, intitulée « Expériences régionales et enseignements en matière de financement des infrastructures autoroutières et d'amélioration de la sécurité routière », s'est tenue à Bangkok en 2006.

31. Pour continuer à promouvoir le développement du réseau de la Route d'Asie, le secrétariat a conclu, en 2000, un mémorandum d'accord avec la Fédération routière internationale et a organisé une réunion ministérielle extraordinaire sur les initiatives de reconstruction après le tsunami, en 2005 à Bangkok. Le secrétariat a également signé, le 1er septembre 2004, un mémorandum d'accord avec l'Institut japonais du développement des infrastructures, qui a par la suite été prorogé en 2006, et qu'il est actuellement envisagé de proroger jusqu'en 2010. Ce mémorandum établit des modalités de coopération portant notamment sur des recherches conjointes, l'échange de stagiaires, de chercheurs et d'experts, ainsi que l'échange de données et d'information entre les deux organisations. Un autre mémorandum d'accord est actuellement en cours de négociation entre le secrétariat, l'Organisation de coopération économique et la Banque islamique de développement en vue de promouvoir le financement des infrastructures dans les dix pays membres de l'Organisation de coopération économique.

V. AUTRES FAITS LIÉS À LA ROUTE D'ASIE

A. Base de données de la Route d'Asie

32. La base de données de la Route d'Asie établie par le secrétariat contient des informations complètes et détaillées sur les itinéraires de la Route d'Asie dans les différents États membres. Elle est

régulièrement mise à jour par le secrétariat afin de suivre l'évolution positive du réseau dans les États membres, comme ce fut récemment le cas, en 2006, grâce aux informations communiquées par les États membres⁴. Le secrétariat continue de travailler à la mise à jour de la base de données, des cartes et de la page Web de la Route d'Asie. La base de données est très utile pour suivre le développement des itinéraires de la Route d'Asie dans les pays membres et pour évaluer la qualité des routes modernisées.

B. Panneaux de signalisation de la Route d'Asie

33. L'Accord intergouvernemental stipule que les panneaux de signalisation de la Route d'Asie doivent être placés le long des itinéraires dans les cinq années suivant l'entrée en vigueur de l'Accord (3 juillet 2010) et la date à laquelle l'État devient partie à l'Accord. Certains pays, tels que la République de Corée, sont déjà en train d'installer les panneaux de signalisation le long de la Route d'Asie conformément à l'Accord, et le Cambodge commence à les installer. L'Indonésie étudie les dispositions à prendre par suite de la ratification de l'Accord.

C. Opérationnalisation des réseaux de la Route d'Asie

34. La formulation et l'officialisation de la Route d'Asie, ainsi que les progrès réalisés dans le développement de l'infrastructure du transport routier, ont rendu possibles les liaisons de transport dans la région. Les itinéraires de la Route d'Asie sont de plus en plus souvent empruntés pour les transports routiers internationaux. Le secrétariat a parrainé un rallye automobile de bienfaisance qui a relié Tokyo à Istanbul en passant par les itinéraires AH1, AH3 et AH5 de la Route d'Asie. Les voitures sont parties de Tokyo le 25 juin 2007 et ont atteint Istanbul, certaines poursuivant leur route jusque Londres, où elles sont arrivées le 14 août 2007.

35. Les États membres sont encouragés à se servir des itinéraires de la Route d'Asie comme base pour la négociation ou la conclusion d'accords sur la facilitation des transports routiers.

D. Sécurité routière

36. Les parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie se sont engagées formellement à accorder toute l'attention voulue aux questions de sécurité routière.

37. Afin d'attirer davantage l'attention sur l'importance de la sécurité routière au niveau régional et de susciter un engagement politique au plus haut niveau en sa faveur, la Conférence ministérielle sur les transports, qui s'est tenue à Busan (République de Corée) du 6 au 11 novembre 2006, a adopté la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique⁵. La déclaration compte parmi ses objectifs celui de sauver 600 000 vies et de prévenir un nombre proportionnel de traumatismes sur les routes de l'Asie et du Pacifique au cours de la période 2007-

⁴ Information accessible à www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/member%20countries.asp.

⁵ Voir E/ESCAP/63/13, Chap. IV.

2015 et invite les membres et membres associés de la Commission à faire de la Route d'Asie un modèle sur le plan de la sécurité routière.

E. Évaluation du réseau de la Route d'Asie

38. Une évaluation externe⁶ des projets entrepris en 2007 au titre de la Route d'Asie a conclu que a) « le développement de la Route d'Asie s'est fait notamment en réponse à la croissance économique rapide qu'a connue la région et qui a suscité un besoin croissant de systèmes de communication plus performants pour le transport des marchandises et des personnes », b) « l'initiative de la Route d'Asie illustre parfaitement la façon dont la CESAP peut promouvoir et appuyer la coopération intergouvernementale dans la région », et c) « l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et la base de données de la Route d'Asie constituent deux importantes réalisations ».

39. L'évaluation recommandait de privilégier davantage l'approche-programme au détriment de l'approche-projet en matière de financement et de continuer d'appuyer l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités concernant la Route d'Asie. En outre, l'évaluation proposait d'accorder une attention particulière, dans le cadre du développement et de la modernisation de la Route d'Asie, aux points suivants:

- a) Donner des directives sur le développement des routes et la durabilité environnementale dans le cadre de la Route d'Asie;
- b) Susciter un engagement en faveur d'une plus grande autonomie en matière de financement des routes;
- c) Mettre à jour et améliorer la base de données de la Route d'Asie;
- d) Investir dans le transfert de connaissances;
- e) Sensibiliser davantage les parties prenantes aux questions de parité hommes-femmes;
- f) Prolonger et renforcer la coopération avec les organismes des Nations Unies et les partenaires de développement.

VI. PROPOSITIONS CONCERNANT LA CÉLÉBRATION DU CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE

40. L'année 2009 marquant le cinquantième anniversaire de la Route d'Asie, des propositions ont été émises pour célébrer cet événement, à travers des activités, des réceptions, des réunions, des séminaires et des ateliers organisés aux niveaux régional et national. Ces activités auront pour objet de promouvoir le développement de la Route d'Asie et permettront de sensibiliser davantage les secteurs

⁶ Évaluation du Fonds de coopération Japon-CESAP, 1996-2006, annexe III: évaluation de la Route d'Asie (transports), 2007.

public et privé, l'industrie des transports et l'opinion publique aux activités de développement de la CESAP. Certaines des suggestions sont développées ci-dessous.

A. Caravane de camions sur la Route d'Asie

41. Pour célébrer et mettre en évidence les liens régionaux qui ont pu être noués grâce au réseau de la Route d'Asie, le secrétariat, en coopération avec l'Union internationale des transports routiers (IRU), organise une caravane de camions qui reliera Tokyo à Istanbul en suivant les itinéraires de la Route d'Asie entre août et octobre 2009. Les dates ont été choisies de manière à coïncider avec la première session du Forum des ministres asiatiques des transports. Il est proposé que la caravane emprunte les principaux itinéraires de la Route d'Asie dans le sens est-ouest à travers le Japon, la République de Corée, la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie. Les camions empruntant l'axe principal seront rejoints par des camions en provenance de la Fédération de Russie, de la République islamique d'Iran, de la Thaïlande et de la Mongolie.

42. Plusieurs pays membres de la CESAP avaient appuyé le calendrier précédemment envisagé pour la caravane de camions sur la Route d'Asie en 2008. Cependant, au vu de l'importance que revêt la célébration du cinquantième anniversaire de la Route d'Asie et certains pays membres ayant souhaité reporter l'organisation de la caravane afin d'avoir plus de temps pour la préparer, il est essentiel que ce projet soit mené à bien en 2009. Certains pays membres ont déjà réitéré leur appui et confirmé leur participation à la caravane.

43. Comme précédemment convenu, la caravane de camions sur la Route d'Asie sera mise en œuvre en collaboration avec les gouvernements de la région et les associations nationales des pays traversés membres de l'IRU. Les frais de participation seront couverts par les parraineurs de l'IRU, aussi les gouvernements participants n'auront-ils aucun frais à leur charge. Cependant, des cérémonies devraient être organisées à l'arrivée et au départ de la caravane dans les grandes villes de la région et à son arrivée à Istanbul. Les pays participants auront l'occasion de faire participer les médias aux festivités organisées pour célébrer avec la population les avancées réalisées dans le développement du système routier international.

44. Les fonds recueillis auprès des parraineurs de l'IRU permettraient de supporter notamment les coûts suivants :

- a) Les frais de camion, y compris le carburant, l'utilisation des infrastructures, l'entretien, et autres frais pour le voyage du pays d'origine à Istanbul et retour. Il est prévu de parrainer un camion par pays participant;
- b) Les frais de chauffeurs, y compris les indemnités, le logement, les repas, les frais de visa pour le voyage du pays d'origine à Istanbul et retour. Deux chauffeurs sont prévus par camion;
- c) La couverture multimédia, y compris cadresseurs, films, page Web, presse, etc.;
- d) La location éventuelle de véhicules d'escorte (par exemple, lors de la traversée de grandes villes), si le pays hôte ne fournit pas d'escorte;

- e) Le suivi de la progression de la caravane;
 - f) La production de supports promotionnels (exposés, films, dépliants, mascotte, etc.).
45. Sans que cela entraîne de coûts directs, les gouvernements participants devraient:
- a) Aider le secrétariat à recenser les itinéraires de la Route d'Asie les plus appropriés à l'intérieur de leur pays;
 - b) Désigner un agent de coordination pour le projet, notamment pour gérer d'éventuelles situations de crise;
 - c) Faciliter les procédures pour:
 - i) la délivrance des permis de transport/de transit;
 - ii) l'admission temporaire des véhicules sur leur territoire (y compris pour le retour);
 - iii) l'octroi de visas pour les chauffeurs et les équipes techniques;
 - iv) la reconnaissance des permis des véhicules et des permis de conduire;
 - v) accorder le traitement le plus favorable possible en ce qui concerne les taxes routières;
 - d) Envisager d'organiser, le cas échéant, des cérémonies de bienvenue;
 - e) Assurer une large publicité médiatique au niveau national.
46. Le secrétariat et l'IRU ont discuté des mesures à prendre et de facteurs essentiels dont dépend la réussite de la caravane de camions sur la Route d'Asie lors du 31^e Congrès mondial de l'Union internationale des transports routiers, qui s'est tenu à Istanbul les 15 et 16 mai 2007. Le processus de mise en œuvre de la caravane de camions bénéficiera de l'expérience que l'IRU a acquise en organisant avec succès la caravane de l'autoroute périphérique de la mer Noire (du 19 avril au 28 mai 2007).
47. La caravane de camions de la Route d'Asie célébrera les progrès réalisés dans le développement des transports en Asie et encouragera les pays à s'engager et à investir dans l'amélioration des liaisons entre infrastructures et la facilitation des transports. Ainsi, la caravane recueillera des données intéressantes sur les transports routiers internationaux et portant notamment sur l'état des infrastructures, le temps de voyage, les coûts, les obstacles non physiques, les mesures de facilitation en route et aux points de franchissement des frontières. Les données ainsi recueillies seront compilées, analysées et présentées dans un rapport dans lequel figureront une analyse temps/coût-distance, une estimation des coûts économiques liés aux barrières physiques et non physiques rencontrées par les transports routiers, des suggestions pour améliorer l'efficacité opérationnelle des itinéraires de la Route d'Asie, ainsi que des exemples de bonnes pratiques le long du trajet de la caravane.

48. La réussite de la caravane dépend de l'appui et de l'aide apportés par les pays membres concernés, qui ont été et seront dûment informés des détails du projet tout au long du processus de planification. Leur appui constant sera nécessaire à la réussite de la toute première caravane de camions allant d'un bout à l'autre de la Route d'Asie, et reliant l'Asie du Nord-Est et l'Europe.

B. Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière le long de la Route d'Asie

49. Les pays membres pourraient envisager de mettre sur pied des activités concernant la sécurité routière, telle qu'une campagne de sensibilisation le long de la Route d'Asie, et de lancer des projets de grande envergure destinés à renforcer la sécurité routière sur la Route d'Asie.

C. Autres propositions

1. Lancement d'importants projets de construction de routes et de ponts ou organisation de cérémonies d'inauguration

50. Les pays membres pourraient lancer d'importants projets de construction de routes ou de ponts le long de la Route d'Asie et organiser des cérémonies et des réceptions d'inauguration dans le cadre des festivités.

2. Installation de panneaux de signalisation sur la Route d'Asie

51. Les parties et pays membres pourraient planifier l'installation des panneaux de signalisation de la Route d'Asie et d'autres panneaux routiers au cours de l'année 2009.

3. Support promotionnel

52. Les pays membres pourraient créer, développer et distribuer des supports promotionnels, tels que des brochures, des descriptifs de projet, d'autres informations concernant la Route d'Asie, et des cartes routières nationales indiquant les itinéraires de la Route d'Asie.

VII. QUESTIONS À EXAMINER

53. Le Comité souhaitera peut-être donner de nouvelles directives au secrétariat concernant le développement de la Route d'Asie. Il souhaitera peut-être encourager tout particulièrement les parties et les pays membres à:

- a) Adhérer à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route asiatique et le ratifier (pour ceux qui ne l'ont pas encore fait);
- b) Promouvoir la modernisation des axes prioritaires de la Route d'Asie;
- c) Installer les panneaux de signalisation de la Route d'Asie et autres panneaux de signalisation et marques routières;
- d) Envisager d'utiliser les itinéraires de la Route d'Asie comme points de référence dans les accords de facilitation;
- e) Assurer l'entretien durable des itinéraires de la Route d'Asie et des autres routes.

54. Le Comité est invité à apporter son appui à la célébration du cinquantième anniversaire du réseau de la Route d'Asie et à inviter les pays membres de la Route d'Asie à se joindre à la caravane.

Les pays membres sont invités à:

- a) mettre à jour leur projet de participation à la caravane;
- b) prévoir et organiser des festivités aux niveaux régional, sous-régional et national et y participer;
- c) planifier des campagnes de sécurité routière le long de la Route d'Asie.

Annexe 1. Projets mis en œuvre après 1992 le long de la Route d'Asie

- Étude relative à l'expansion du réseau de la Route d'Asie (phase I, 1992)
- Étude relative à l'expansion du réseau de la Route d'Asie (phase II, 1993)
- Étude relative à l'expansion d'un réseau routier dans les républiques d'Asie centrale (1994)
- Mise au point d'une base de données informatisées sur la Route d'Asie (phase I, 1995-1996)
- Mise au point d'une base de données informatisées sur la Route d'Asie (phase II, 1996-1998)
- Perfectionnement des itinéraires de la Route d'Asie (1997-1999)
- Étude du réseau routier reliant la Chine, le Kazakhstan, la Mongolie, la Fédération de Russie et la péninsule coréenne (1998-1999)
- Promotion, développement et officialisation de la Route d'Asie (phase I, 1999-2000)
- Promotion, développement et officialisation de la Route d'Asie (phase II) – Amélioration des caractéristiques pratiques de la base de données de la Route d'Asie et établissement de la base de données dans les républiques d'Asie centrale, la République islamique d'Iran et la Turquie (1999-2000)
- Promotion, développement et officialisation de la Route d'Asie (phase III) – Examen général du développement de la Route d'Asie et projet d'un réseau routier englobant l'ensemble de l'Asie (2000-2002)
- Étude mixte CESAP-PNUD – Secrétariat du Tumen relative à l'identification d'un réseau de routes prioritaires et aux besoins d'investissement en Asie du Nord-Est pour l'aménagement du bassin du fleuve Tumen (2001-2002)
- Promotion, développement et officialisation de la Route d'Asie (phase IV) – Examen général du développement de la Route d'Asie et projet d'un réseau routier englobant l'ensemble de l'Asie (2001-2003)
- Mise au point d'un accord régional intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie (2002-2003)
- Recensement des besoins d'investissement et des priorités de développement pour le réseau de la Route d'Asie et les connexions intermodales, et terminaux de fret y afférents (2003-2005)
- Promotion et développement de la Route d'Asie: renforcement des capacités pour la mise en œuvre de l'Accord intergouvernemental (2005-2006)
- Promotion et développement de la Route d'Asie: modernisation des axes prioritaires de la Route d'Asie (2006-2007)

**Annexe 2. Signataires de l'Accord intergouvernemental sur le réseau
de la Route d'Asie à la date du 18 juillet 2008**

N°	Signataire	Type de signature, suivie de ratification/acceptation/approbation	Date de signature	Date d'entrée en vigueur
1.	Afghanistan	Simple, réserve sur l'article 11 Ratification le 8 janvier 2006	26 avril 2004	8 avril 2006
2.	Arménie	Simple Ratification le 6 juin 2005	26 avril 2004	5 septembre 2005
3.	Azerbaïdjan	Simple Ratification le 5 mai 2005	28 avril 2004	3 août 2005
4.	Bhoutan	Simple Ratification le 18 août 2005	26 avril 2004	16 novembre 2005
5.	Cambodge	Simple Approbation le 5 avril 2005	26 avril 2004	4 juillet 2005
6.	Chine	Définitive	26 avril 2004	4 juillet 2005
7.	Géorgie	Simple Approbation le 9 décembre 2005	26 avril 2004	9 mars 2006
8.	Inde	Simple Ratification le 16 février 2006	27 avril 2004	17 mai 2006
9.	Indonésie	Simple	26 avril 2004	
10.	Iran (République islamique d')	Simple	26 avril 2004	
11.	Japon	Définitive	26 avril 2004	4 juillet 2005
12.	Kazakhstan	Simple Approbation le 1 ^{er} novembre 2007	26 avril 2004	30 janvier 2008
13.	Kirghizistan	Simple Ratification le 30 août 2006	26 avril 2004	28 novembre 2006
14.	République démocratique populaire lao	Simple Ratification le 10 avril 2008	26 avril 2004	9 juillet 2008
15.	Malaisie	Simple	24 septembre 2004 à New York	
16.	Mongolie	Simple Ratification le 25 juillet 2005	26 avril 2004	23 octobre 2005
17.	Myanmar	Simple, réserve sur l'article 11 Ratification le 15 septembre 2004	26 avril 2004	4 juillet 2005
18.	Népal	Simple	26 avril 2004	
19.	Pakistan	Simple Ratification le 19 octobre 2005	26 avril 2004	17 janvier 2006
20.	Philippines	Simple Ratification le 18 décembre 2007	2 novembre 2005 à New York	17 mars 2008
21.	République de Corée	Simple Ratification le 13 août 2004	26 avril 2004	4 juillet 2005
22.	Fédération de Russie	Définitive	27 avril 2004	4 juillet 2005
23.	Sri Lanka	Simple Ratification le 24 septembre 2004	26 avril 2004	4 juillet 2005
24.	Tadjikistan	Simple Acceptation le 10 avril 2006	26 avril 2004	9 juillet 2006
25.	Thaïlande	Simple Ratification le 13 mars 2006	26 avril 2004	11 juin 2006
26.	Turquie	Simple	26 avril 2004	
27.	Ouzbékistan	Définitive	26 avril 2004	4 juillet 2005
28.	Viet Nam	Simple Approbation le 3 août 2004	26 avril 2004	4 juillet 2005