

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**

Conférence ministérielle sur les transports

Troisième session

Moscou, 5-9 décembre 2016

Point 2 de l'ordre du jour provisoire*

Étude et évaluation de l'application de la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)**Étude et évaluation de l'application de la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)****Note du secrétariat***Résumé*

Le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), qui a été adopté par la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Bangkok en mars 2012, s'est appuyé sur les progrès considérables accomplis au cours de la phase I (2007-2011) dans la promotion de la coopération régionale en matière de transport à l'appui de l'intégration économique et du développement inclusif et durable.

Le Programme d'action régional, phase II, a permis un important renforcement des capacités dans le cadre de l'action menée pour promouvoir la réalisation d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique en tant que vision à long terme pour le développement du système de transport de la région. Le secrétariat a ainsi mis en œuvre une approche collaborative avec les autres organismes des Nations Unies, les organisations intergouvernementales, sous-régionales, non gouvernementales et d'autres partenaires.

Le présent document donne un aperçu des activités menées dans le cadre de la phase II du Programme d'action régional et présente les conclusions et recommandations issues d'une évaluation indépendante de l'application de la phase II. Il est conseillé de lire le présent document en même temps que le document d'information E/ESCAP/MCT(3)/INF/4 intitulé « Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase II (2012-2016) ».

L'évaluation conclut par un certain nombre de questions soumises à l'examen de la Conférence ministérielle sur les transports.

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.

I. Introduction

1. La Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, qui comprend le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016), a été adoptée par la Conférence ministérielle sur les transports tenue à Bangkok en 2012. Dans cette Déclaration, les ministres ont décidé que, pour relever efficacement les défis toujours plus nombreux de la mondialisation, leurs gouvernements respectifs élaboreraient et mettraient en œuvre des politiques de transport favorisant l'intégration économique et le développement durable de la région. En outre, le Programme d'action régional énonçait des objectifs précis et des activités à mener au cours de la période allant de 2012 à 2016. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a ensuite adopté la Déclaration et le Programme d'action régional à sa soixante-huitième session, dans sa résolution 68/4 du 23 mai 2012. Ce faisant, la Commission a reconnu que le Programme d'action régional s'inscrivait dans la continuité de la vision sur laquelle reposait la phase I du Programme¹, à savoir la promotion de la coopération régionale en matière de transport à l'appui de l'intégration économique et du développement inclusif et durable.

II. Aperçu de l'application de la phase II (2012-2016) du Programme d'action régional

2. Le Programme d'action régional a été conçu comme le cadre d'un ensemble d'activités de collaboration à mener au cours de la période 2012-2016 par la CESAP, en étroite coopération avec les États membres et membres associés et les partenaires de développement, en vue de concrétiser la vision commune d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique pour la région. Il comporte dix domaines d'activité thématiques propres à accroître la contribution des transports à une croissance économique soutenue et à un développement durable et inclusif. Ces dix domaines sont les suivants: a) définition des grandes orientations au niveau ministériel; b) développement des infrastructures de transport; c) facilitation des transports; d) logistique des transports; e) financement et participation du secteur privé; f) développement durable des transports; g) sécurité routière; h) transports et objectifs du Millénaire pour le développement; i) transports maritimes interinsulaires; et j) interconnexion des réseaux sous-régionaux de transport.

A. Domaine thématique 1: définition des grandes orientations au niveau ministériel

Objectif immédiat: promouvoir la coopération régionale et l'initiative politique au niveau ministériel pour le progrès des transports en tant qu'élément clef du développement régional.

3. Étant donné la rapidité des transformations que connaît la région, il est primordial de définir de grandes orientations au niveau ministériel afin de poursuivre et d'accélérer les progrès vers la réalisation d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique dans la région. Avant 2007, les principales instances régionales habilitées à réunir les parties intéressées étaient les conférences ministérielles sur les transports ou les infrastructures qu'organisait la CESAP tous les cinq ans. Dans ce contexte et

¹ Résolution 63/9 de la Commission, annexe.

eu égard au rôle fondamental que joue le secteur des transports dans le développement économique et social de la région, la Conférence ministérielle sur les transports qui s'est tenue à Busan (République de Corée) en 2006 a fermement plaidé en faveur de la création d'un forum des ministres asiatiques des transports en tant que mécanisme régional officiel permettant de faire face en temps voulu aux nouveaux problèmes et défis qui se posent². Par la suite, la Commission, dans sa résolution 64/5 en date du 30 avril 2008, a établi le Forum des ministres asiatiques des transports.

4. En application de ce mandat, la première session du Forum a été convoquée en décembre 2009 et la deuxième en novembre 2013. Lors de ces sessions, les ministres ont débattu des nouveaux obstacles au développement des transports dans la région et ont réaffirmé, dans deux déclarations ad hoc, le soutien des États membres au secrétariat pour la mise en œuvre des activités prévues par le Programme d'action régional, phases I et II.

B. Domaine thématique 2: développement des infrastructures de transport

Objectif immédiat: promouvoir la connectivité et la coopération régionales et interrégionales en continuant à aménager et à améliorer les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que les liaisons de transport Europe-Asie, et les ports secs.

5. Une fois les Accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique mis en place, la phase II du Programme d'action régional s'est principalement attachée à renforcer la capacité de ces réseaux à contribuer à la connectivité régionale au moyen de a) la modernisation et la poursuite du développement de leurs axes respectifs, en s'attachant plus particulièrement à harmoniser les normes de conception sur les itinéraires de la Route d'Asie et à combler les lacunes du réseau du Chemin de fer transasiatique; b) l'amélioration des connexions intermodales entre les transports routiers et ferroviaires, et entre ces modes de transport et les ports; c) l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs, conformément au mandat confié par la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, adoptée à la première session du Forum des ministres asiatiques des transports en décembre 2009; et d) la réalisation d'études favorisant le développement des ports secs comme moyen d'intégrer les différents modes de transport, de réduire les retards liés au passage des frontières et au transit, de faciliter l'utilisation de modes de transport plus respectueux de l'environnement et de générer de nouvelles perspectives de croissance et de création de pôles de développement.

6. Ainsi, le secrétariat a établi le texte définitif du projet d'accord sur les ports secs, qui a été approuvé par le Comité des transports à sa troisième session en octobre 2012 et adopté par la Commission à sa soixante-neuvième session en mai 2013. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs a été ouvert à la signature le 7 novembre 2013 lors de la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports, date à laquelle 14 États membres ont signé l'Accord, dont un est devenu partie par ratification³. À ce jour, 17 États membres ont signé l'Accord et 11 y sont devenus parties. L'Accord est entré en vigueur le 23 avril 2016. Depuis lors, il contribue au développement de couloirs internationaux de transport intermodal utilisant les

² E/ESCAP/63/13, paragraphe 3.

³ Arménie, Cambodge, Chine, Fédération de Russie, Indonésie, Mongolie, Myanmar, Népal, République de Corée, République démocratique populaire lao, République islamique d'Iran, Tadjikistan, Thaïlande (également devenue partie à la date de signature) et Viet Nam.

axes des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique pour promouvoir les échanges commerciaux interrégionaux et intrarégionaux.

7. Dans le cadre de l'Accord, le secrétariat a organisé une série d'activités, notamment le projet se rapportant à la planification, au développement et à l'exploitation de ports secs d'importance internationale. Parmi les produits issus de ce projet, un rapport sur ce thème⁴ a été établi et présenté à la première réunion du Groupe de travail sur les ports secs, tenue à Bangkok en novembre 2015. Le Groupe de travail a été saisi d'informations actualisées sur les initiatives menées ou envisagées par les États membres en vue du développement des ports secs d'importance internationale. La réunion a également donné l'occasion aux États membres d'examiner les défis particuliers auxquels ils sont confrontés en matière de développement des ports secs.

8. En ce qui concerne le réseau de la Route d'Asie, la CESAP a continué de promouvoir et de suivre son développement, notamment à travers les réunions du Groupe de travail sur la Route d'Asie, lors desquelles les pays membres fournissent des informations actualisées sur les initiatives menées ou envisagées pour développer le réseau sur leurs territoires respectifs.

9. Entre 2012 et 2016, plusieurs pays ont modernisé les parties du réseau qui traversent leur territoire et ont créé 2 500 kilomètres de nouveaux tronçons, portant sa longueur totale à 145 300 kilomètres. Parmi ces pays figurent l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Bangladesh, le Cambodge, l'Inde, la Mongolie, le Myanmar, le Népal, le Pakistan, les Philippines, la République islamique d'Iran, Sri Lanka, la Thaïlande, la Turquie et le Viet Nam. On notera en particulier qu'au cours de la même période, la proportion des axes de la Route d'Asie répondant aux normes de la classe III est passée de 24 % à 21,4 %, tandis que la part des routes répondant aux normes de la classe I est passée de 16 % à 21,4 %. Dans le cadre du projet intitulé « Promotion de l'investissement dans le réseau de la Route d'Asie: études préalables de faisabilité des tronçons prioritaires », 132 fonctionnaires, venant du Bangladesh, du Kirghizistan, de la Mongolie et du Myanmar, ont été formés à la réalisation d'études préalables de faisabilité pour des projets d'infrastructures routières dans leurs pays.

10. Depuis janvier 2015, le secrétariat et la Korea Expressway Corporation collaborent à la mise en œuvre du projet d'élaboration de normes techniques relatives aux installations de sécurité routière et de conception de systèmes de transport intelligents types pour le réseau de la Route d'Asie. Les activités menées dans le cadre de ce projet visent à définir des normes applicables aux installations de sécurité routière et à promouvoir la mise en place de systèmes de transport intelligents propres à améliorer la sécurité routière et la gestion de la circulation sur le réseau de la Route d'Asie.

11. Les États membres continuent de bénéficier du développement du Chemin de fer transasiatique, qui améliore la connectivité et facilite les échanges commerciaux au sein de la région. Les réunions du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, qui se sont tenues à Bangkok en novembre 2013 et novembre 2015, ont abouti à l'adoption de propositions d'amendements aux annexes I et II de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et ont permis aux États membres d'examiner des questions liées au développement du réseau, en particulier l'utilisation de ses axes aux fins de la planification

⁴ Voir www.unescap.org/resources/study-planning-development-and-operation-dry-ports-international-importance.

du développement et du fonctionnement futurs des couloirs internationaux de transport ferroviaire intermodal.

12. Dans le cadre du projet visant à promouvoir l'utilisation du Réseau du Chemin de fer transasiatique en faisant mieux connaître les exigences commerciales, le secrétariat a organisé des événements régionaux de réseautage qui ont permis aux responsables ferroviaires et au personnel du secteur privé de comprendre leurs défis et contraintes respectifs en vue de l'établissement futur de services ferroviaires internationaux adaptés aux besoins.

13. Au titre du suivi des activités décrites précédemment, le secrétariat a entrepris le projet intitulé « Renforcer l'opérationnalisation du Chemin de fer transasiatique: établissement des coûts, commercialisation et facilitation des services ferroviaires », dans le cadre duquel un modèle d'évaluation des coûts de transport ferroviaire a été établi par la CESAP pour aider les responsables du secteur à prendre des décisions opérationnelles judicieuses s'agissant de la contribution des services individuels à la rentabilité commerciale. Ce modèle, les principes de comptabilisation des coûts et un aperçu des liens entre le calcul des coûts, les stratégies marketing et les plans d'activité ont été présentés aux responsables ferroviaires de la région lors d'une réunion tenue à Bangkok en décembre 2015.

14. En outre, dans le cadre du volet « facilitation » de ce projet, le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux a été défini puis adopté par la Commission dans sa résolution 71/7. Le Cadre de coopération régional aidera les États membres à améliorer leur efficacité opérationnelle aux points de passage des frontières, ce qui permettra d'amplifier la portée du réseau du Chemin de fer transasiatique et de faciliter l'accès aux marchés régionaux et mondiaux.

15. Au cours de la mise en œuvre du Programme d'action régional, phase II, les États membres ont continué de développer les lignes du réseau du Chemin de fer transasiatique en portant une attention particulière à leur continuité avec celles des pays voisins. À cet égard, les États membres ont accru leur participation à des activités d'assistance technique avec leurs voisins en vue de contribuer au développement d'infrastructures et de services ferroviaires efficaces dans la région. En particulier, la Chine, la Fédération de Russie, la République de Corée et la Thaïlande ont fourni une assistance technique ou financière à leurs voisins aux fins de la modernisation ou de la construction de lignes de chemin de fer, ou de la réalisation d'études de faisabilité. Par ailleurs, le Kazakhstan, la République islamique d'Iran et le Turkménistan ont collaboré à la connexion de leurs infrastructures ferroviaires en construisant une nouvelle ligne.

16. Les États membres ont également mis en œuvre des projets ou réalisé des études en vue de la construction des tronçons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique, en particulier entre la Chine et le Kirghizistan, la Chine et la République démocratique populaire lao, la Chine et le Myanmar, le Cambodge et la Thaïlande, l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran, et la Géorgie et la Turquie.

17. Outre le développement de leurs infrastructures ferroviaires, un certain nombre de pays ont tiré parti des délais de transit plus courts du transport ferroviaire comparé au transport maritime et de son coût inférieur à celui du transport aérien pour mettre en place avec succès un certain nombre de services de transport international longue distance de conteneurs sur le réseau du Chemin de fer transasiatique. En particulier, les sociétés ferroviaires de la Chine, en collaboration avec celles de la Fédération de

Russie, du Kazakhstan et de la Mongolie ont inauguré des liaisons internationales à destination de l'Allemagne, de l'Espagne, des Pays-Bas, de la Pologne et de la République islamique d'Iran.

C. **Domaine thématique 3: facilitation des transports**

Objectif immédiat: promouvoir la circulation fluide et sans entrave des marchandises, des voyageurs et des véhicules par la route et par le rail dans l'ensemble de la région, notamment aux points de passage des frontières.

18. Étant donné la nécessité de définir une vision stratégique et une approche commune pour relever les défis liés au transport international routier dans la région, la Conférence ministérielle sur les transports a adopté en 2012 le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux.

19. Parmi les activités importantes menées à l'appui du Cadre stratégique régional figure l'établissement en 2012 du Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports, avec plus de 88 candidatures à ce jour dans le cadre des projets concernant la mise sur pied du Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports et sur l'harmonisation du cadre juridique en vue de l'exploitation des transports internationaux routiers dans la région couverte par la CESAP. En 2014, à la première réunion du Réseau, les participants ont débattu et sont convenus des activités qui pourraient être menées à l'avenir. À sa deuxième réunion, en 2015, les participants ont examiné le projet d'accord type sous-régional sur la facilitation des transports. De plus, l'étude comparative sur les accords bilatéraux relatifs au transport international routier a été réalisée sous les auspices du Réseau, et l'accord type bilatéral sur le transport international routier a été élaboré sur la base des conclusions de cette étude.

20. Ces accords types seront soumis à la Conférence ministérielle sur les transports en 2016 pour adoption.

21. Pour améliorer l'efficacité du transport international routier, quatre modèles complémentaires de facilitation des transports ont été élaborés, à savoir le modèle de transport transfrontalier sécurisé, le modèle de transport transfrontalier efficace, le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières et la méthodologie temps/coût-distance. Trois ateliers sur la mise en application de ces outils ont été organisés pour informer les autorités douanières des pays membres des moyens de surmonter les obstacles à la facilitation des transports.

22. Pour favoriser le transport international ferroviaire, les États membres ont adopté la résolution 71/7 de la Commission portant adoption du Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Dans cette résolution, la Commission a affirmé l'engagement de ses pays membres à coopérer et à développer des transports internationaux ferroviaires efficaces dans la région et au-delà.

23. Dans le cadre de la huitième tranche du projet mené au titre du Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Renforcement de la connectivité régionale: augmentation de la capacité des pays en développement asiatiques à promouvoir leur commerce intrarégional par la mise en œuvre de systèmes sans papier de facilitation des échanges et des transports », qui a été mené conjointement par la CESAP et la Commission économique pour l'Europe (CEE), un guide sur les systèmes de transport en transit sans papier a été établi et un atelier de formation de formateurs a été

organisé pour permettre aux acteurs clefs de ce secteur d'approfondir leurs connaissances de la conception et de la mise en œuvre des systèmes de transport en transit sans papier dans la région.

24. En 2014, les actions menées par le secrétariat pour aider les pays membres à développer la connectivité opérationnelle au moyen d'un appui politique, d'une assistance technique et d'un renforcement des capacités pour divers aspects de la facilitation des transports ont abouti à la signature de l'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux, lors de la réunion annuelle du Conseil des chefs d'État de l'Organisation de Shanghai pour la Coopération à Douchanbé. D'après des informations officielles, au 1^{er} décembre 2015, cinq des six États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération (Chine, Fédération de Russie, Kazakhstan, Kirghizistan et Tadjikistan) avaient déjà ratifié l'Accord. Celui-ci entrera en vigueur lorsque l'Ouzbékistan le ratifiera.

25. Avec l'assistance du secrétariat, les gouvernements chinois, mongol et russe ont mis la dernière main à l'accord intergouvernemental sur le transport international routier le long du réseau de la Route d'Asie à Moscou le 1^{er} avril 2016. Une fois entré en vigueur, cet accord permettra à la Mongolie de bénéficier d'un accès à la mer par voie routière, et offrira à la Chine et à la Fédération de Russie une liaison de transit via la Mongolie. L'accord est ouvert aux autres parties à la Route d'Asie.

D. Domaine thématique 4: logistique des transports

Objectif immédiat: aider les pays à élaborer des politiques en matière de logistique des transports et à renforcer le professionnalisme et la compétence des prestataires de services logistiques.

26. Dans le domaine de la logistique des transports, le secrétariat a poursuivi son action aux niveaux national, sous-régional et régional pour appuyer les efforts des pays membres en faveur du développement de systèmes logistiques efficaces et du renforcement du professionnalisme et de la compétence des prestataires de services logistiques, au moyen de l'établissement de normes minimales et de codes de conduite, du partage des connaissances et des données d'expérience, et de la mise en place de programmes durables de formation et de renforcement des capacités.

27. En juin 2012, le secrétariat a organisé un atelier sur l'établissement de systèmes durables de formation agréée à l'intention des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques en Asie et dans le Pacifique, qui a abouti à l'adoption d'un système durable de formation agréée à trois volets. Celui-ci comprend une formation internationale sanctionnée par un certificat, des formations nationales conduisant à l'obtention de certificats de niveau supérieur et des formations nationales débouchant sur l'obtention de certificats de formation élémentaire. Le Forum régional de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal et de prestataires de services logistiques s'est par la suite déclaré favorable à ce système.

28. En outre, en association avec la Fédération philippine des associations de transitaires, le secrétariat a organisé à Manille en avril 2012 un atelier de formation de formateurs sur les principes fondamentaux de la formation et un cours élémentaire sur les opérations de transit, le transport multimodal et la logistique.

29. Le secrétariat a aussi organisé un atelier sur l'étude régionale relative aux cadres réglementaires à l'intention des prestataires de services logistiques, le 7 juin 2013. Au cours de l'atelier, on a passé en revue les premiers résultats d'une étude de la CESAP sur les politiques de logistique et les normes minimales concernant les prestataires de services logistiques. Le secrétariat élabore actuellement un guide sur les questions clefs en matière d'élaboration de politiques de logistique.

30. Avec l'appui financier du Gouvernement chinois, le secrétariat a poursuivi son action de promotion de l'échange d'informations et du renforcement des capacités des pays membres s'agissant des meilleures pratiques pour le développement du secteur logistique et plus particulièrement l'utilisation des systèmes d'information logistique pour un transport plus efficace et efficient des marchandises. Les Séminaires régionaux sur la mise en place de systèmes logistiques efficaces et efficaces tenus à Hangzhou (Chine) en 2013 et à Bangkok en 2015, ainsi que les Réunions d'experts sur la mise en place de systèmes logistiques efficaces et efficaces tenues à Beijing et Séoul en 2014 et à Bangkok en 2015, ont débouché sur la formulation définitive de recommandations sur l'utilisation des systèmes intégrés d'information logistique pour améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations logistiques. Les recommandations finales ont été examinées à la Réunion régionale sur la mise en place de systèmes logistiques efficaces et efficaces tenue à Bangkok les 10 et 11 décembre 2015. Les participants à la Réunion ont proposé que les conclusions et les recommandations issues de l'étude, notamment le modèle de systèmes de services d'information logistique, soient soumises à la Conférence ministérielle sur les transports pour adoption en 2016.

31. La Conférence régionale à l'intention des prestataires de services logistiques, qui se tient tous les ans, est une plateforme qui permet aux transitaires, aux opérateurs de transport multimodal et aux prestataires de services logistiques de l'Asie et du Pacifique de mettre en commun le savoir et les données d'expérience, d'examiner les nouveaux problèmes qui se posent et de promouvoir le développement de leurs services. Le secrétariat a contribué à l'amélioration des connaissances et du professionnalisme des prestataires de services ainsi que des responsables publics s'agissant de l'élaboration de politiques et de stratégies favorables au développement du secteur des services logistiques. La coopération avec la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés s'est renforcée au cours de la phase II du Programme d'action régional. La Conférence se tient parallèlement à la Réunion régionale Asie-Pacifique annuelle de la Fédération.

32. Une assistance technique et des services consultatifs ont été fournis aux associations nationales de transitaires et de prestataires de services logistiques pour la conception, l'exécution et le suivi de programmes de formation sur mesure dans les domaines des opérations de transit, du transport multimodal et de la logistique au Cambodge, en Indonésie, au Kazakhstan, en Malaisie, en Mongolie, au Népal et à Sri Lanka. Des ateliers de formation des formateurs ont permis de créer un vivier de formateurs locaux, et le secrétariat a aussi encouragé la constitution de réseaux régionaux entre ces formateurs.

E. **Domaine thématique 5: financement et participation du secteur privé**

Objectif immédiat: promouvoir la coopération régionale entre les secteurs public et privé pour le financement et l'entretien de l'infrastructure.

33. Lors de la conception du Programme d'action régional, on a reconnu que les fonds obtenus auprès des sources traditionnelles étaient pour la plupart des pays insuffisants pour financer les infrastructures de transport. Un des objectifs du Programme a donc été d'accroître la capacité des pays à mobiliser des fonds pour leurs investissements auprès de sources traditionnelles et non traditionnelles, y compris les partenariats public-privé. À cet égard, le secrétariat a continué de fournir une assistance technique aux responsables gouvernementaux pour qu'ils collaborent avec le secteur privé au développement des infrastructures. Il a également organisé une Réunion d'experts de haut niveau sur les partenariats public-privé en matière d'infrastructures pour le développement durable. La Réunion s'est tenue à Téhéran en novembre 2012, parallèlement à la troisième Conférence ministérielle Asie-Pacifique sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures, qui était accueillie par le Gouvernement iranien. À ces occasions, les gouvernements ont réaffirmé leur volonté d'accroître le rôle du secteur privé dans le développement durable des infrastructures et sont convenus de poursuivre leur coopération dans un certain nombre de domaines.

34. En outre, en 2014, dans le cadre d'un projet mené au titre du Compte de l'ONU pour le développement, le secrétariat a mis en place une série d'activités destinées à renforcer les capacités des responsables publics du Bhoutan, du Cambodge, du Myanmar et de la République démocratique populaire lao en matière de conception et d'exécution de projets d'infrastructure selon les modalités d'un partenariat public-privé. En 2015, dans le cadre du même projet, le secrétariat a également mis en place une série de formations en ligne sur les partenariats public-privé qui a contribué à renforcer les connaissances de milliers de personnes, dans le secteur aussi bien public que privé. Des feuilles de route ont été élaborées pour donner des orientations à ces pays en ce qui concerne leurs programmes de partenariat public-privé. Des manifestations régionales ont permis de faciliter l'échange de données d'expérience et la formulation de recommandations de politique générale. Il a été estimé que toutes ces manifestations ont contribué très efficacement à renforcer les connaissances des participants. Des ressources et des documents sur les partenariats public-privé sont disponibles sur le site Web de la Commission (www.unescap.org/our-work/transport/financing-and-private-sector-participation/resources).

F. **Domaine thématique 6: sécurité routière**

Objectif immédiat: aider les pays de la région à respecter leurs engagements au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020).

35. Dans le cadre de la phase II du Programme d'action régional, le secrétariat a poursuivi ses activités de mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et de réalisation des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité routière, et a continué d'inciter les États membres à élaborer des plans nationaux d'amélioration de la sécurité routière. Le secrétariat a organisé une série d'ateliers nationaux et a fourni des services consultatifs pour aider les pays membres à formuler des stratégies de sécurité routière et à affiner les objectifs et cibles nationaux de sécurité routière, en conformité avec les objectifs de la Décennie d'action.

36. En 2013, le secrétariat a organisé la Réunion du Groupe d'experts sur les progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique, qui s'est tenue à Séoul sur le thème des « usagers de la route vulnérables » et s'est plus particulièrement intéressée aux véhicules à moteur à deux ou trois roues, aux cyclistes et aux piétons. Ses participants ont adopté une déclaration conjointe sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique⁵.

37. Des ateliers nationaux sur la mise en œuvre de la Convention sur la circulation routière et de la Convention sur la signalisation routière, ainsi que sur le repérage et l'élimination des « points noirs », se sont tenus entre 2014 et 2016. Ces activités ont permis d'accroître les connaissances et de renforcer les capacités des responsables des transports s'agissant de la mise en œuvre de politiques d'amélioration de la sécurité routière dans leur pays. Elles ont également aidé à renforcer les capacités des fonctionnaires de l'administration centrale et des collectivités locales à planifier et à appliquer des mesures et des politiques d'amélioration de la sécurité routière.

38. La Réunion régionale sur le renouvellement des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique s'est tenue à Séoul en juillet 2016. Pour fournir les informations de fond nécessaires à la Réunion, le secrétariat a mené une analyse stratégique de la disponibilité et de la collecte des données relatives à la sécurité routière aux fins de la révision des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité routière conformément à la Décennie d'action pour la sécurité routière et à la Déclaration de Brasilia sur la sécurité routière. Après un examen approfondi, les participants à la Réunion sont convenus d'un nouvel ensemble d'objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique pour la période 2016-2020.

G. Domaine thématique 7: développement durable des transports

Objectif immédiat: renforcer la connaissance et la compréhension des diverses options en matière de transport de fret qui peuvent réduire la consommation d'énergie et les émissions.

39. Le secrétariat a continué de travailler avec les États membres à la formulation et à la mise en œuvre de politiques de transport durable et inclusif, en particulier de systèmes de transport urbain durable et inclusif dans les grandes villes et les villes secondaires. Au cours de la période 2011-2013, le secrétariat, en partenariat avec la CEE, a mené un projet triennal pour l'élaboration et l'application d'un mécanisme de contrôle et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone des transports intérieurs, en vue de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques. Dans le cadre de ce projet, on a établi un rapport de situation mondiale sur les émissions de dioxyde de carbone imputables aux transports intérieurs et on a élaboré un modèle de mesure de ces émissions, intitulé « Futurs systèmes de transport intérieur »⁶. Des ateliers de renforcement des capacités ont été organisés en Thaïlande et en République de Corée pour promouvoir l'utilisation de ce modèle.

40. Le secrétariat a mené une étude sur les politiques qu'il est possible de mener pour favoriser le développement du transport durable, conjointement avec l'Institut coréen des transports et l'Institut maritime coréen. L'étude

⁵ E/ESCAP/FAMT(2)/5, annexe.

⁶ Le modèle peut être téléchargé à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/theme_forfits.html.

comprenait l'examen de trois grands domaines: les politiques générales de transport, les transports urbains et les transports maritimes et portuaires. Une réunion régionale d'experts des politiques de transport, destinée à diffuser les résultats de cette étude ainsi qu'à présenter d'autres politiques envisageables pour le développement du transport durable, s'est tenue à Incheon (République de Corée) en novembre 2013.

41. Le secrétariat, en collaboration avec le Gouvernement vietnamien et le bureau de la Banque mondiale au Viet Nam, a organisé une réunion régionale d'experts sur l'entretien des réseaux routiers à Hanoi, en mai 2013. Outre la recherche de moyens de financement pour l'entretien des routes, les participants se sont aussi penchés sur la contribution des routes, en particulier rurales, au développement durable et à la réduction de la pauvreté, ainsi que sur l'importance d'entretenir ces routes pour prolonger leur durée de vie.

42. Au cours de la période 2014-2016, des réunions régionales d'experts se sont tenues à Ahmedabad (Inde) en 2014 et à Katmandou en 2016; des séminaires de renforcement des capacités ont été organisés à Almaty (Kazakhstan) et à Katmandou en 2015; et des ateliers nationaux de consultation et de renforcement des capacités ont eu lieu au Bangladesh, au Bhoutan, au Myanmar, au Népal, en République démocratique populaire lao et à Sri Lanka pour faire mieux connaître et comprendre les évolutions des différentes politiques envisageables en matière de développement du transport inclusif et durable aux niveaux national, sous-régional et régional. Ces activités visaient à contribuer à l'amélioration des connaissances et des capacités des administrations nationales et des responsables municipaux s'agissant de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques et de programmes de transport national et urbain inclusif et durable, notamment en vue de la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement et d'une plus grande sensibilisation à la question de la sécurité routière.

H. Domaine thématique 8: transports et objectifs du Millénaire pour le développement

Objectif immédiat: encourager la prise en considération des objectifs du Millénaire pour le développement dans la planification et l'exécution des interventions régionales en matière de transport.

43. Le secrétariat a contribué à la mise en œuvre du projet mené au titre du Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Renforcement, dans les pays qui ont des besoins particuliers, des capacités de concevoir et d'appliquer des politiques de développement économique et social propres à accélérer le progrès vers la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement ». Ce projet, qui s'intéresse principalement au Bangladesh, au Bhoutan, au Cambodge, au Myanmar, au Népal, à la République démocratique populaire lao et au Timor-Leste, a pour objectif d'accélérer la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement en renforçant la capacité des administrations nationales à concevoir et à mettre en œuvre des politiques intersectorielles rentables et efficaces. Des études de cas portant sur des questions intersectorielles ont été réalisées. Un atelier sur le lancement de projets et un atelier régional sur les politiques intersectorielles et la coordination institutionnelle en vue de la réalisation des objectifs du Millénaire et du programme de développement pour l'après-2015 dans les pays les moins avancés en Asie, ainsi que des ateliers nationaux de sensibilisation et de renforcement des capacités, ont été organisés en 2014 et 2015. Ces réunions ont permis de faciliter le partage des connaissances et d'études de cas liées à la réalisation des objectifs du Millénaire et d'examiner

les questions relatives à l'élaboration de politiques intersectorielles et à la coordination institutionnelle.

44. En association avec la CEE et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, le secrétariat a organisé, en collaboration avec le Gouvernement laotien, l'Examen régional final eurasiatique du Programme d'action d'Almaty, à Vientiane du 5 au 7 mars 2013. Dans le domaine des transports, deux documents de travail intitulés « Comblent les écarts d'infrastructure » et « Harmonisation et renforcement du cadre réglementaire et juridique relatif au transport et au transit internationaux » ont été établis pour la réunion. Ces documents, ainsi que d'autres textes et documents d'information, ont servi de base à l'élaboration du Consensus de Vientiane, qui a ensuite constitué la contribution de la région à l'examen final mondial du Programme d'action d'Almaty: Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit.

I. Domaine thématique 9: transports maritimes interinsulaires

Objectif immédiat: aider à définir les moyens d'améliorer la régularité, la fiabilité et le coût des services de transport maritime dans les pays archipélagiques et les pays insulaires en développement.

45. Les transports maritimes interinsulaires constituent l'un des dix domaines thématiques du Programme d'action régional, phase II, étant donné l'importance que revêt la prestation de services de transport maritime efficaces, fiables et peu coûteux pour les pays du Pacifique et archipélagiques. À titre d'étape préliminaire, le secrétariat a organisé un séminaire à Bangkok en novembre 2012 en vue de cerner les problèmes et les défis et de définir la voie à suivre.

46. Suite à ce séminaire, le secrétariat, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, le Secrétariat du Forum des Îles du Pacifique et le Secrétariat général de la Communauté du Pacifique, a organisé une réunion de haut niveau sur le renforcement des transports maritimes interinsulaires et la logistique dans les pays insulaires du Pacifique, à Suva en juillet 2013. Les 18 pays insulaires du Pacifique qui ont participé à la Réunion ont adopté la Déclaration de Suva sur l'amélioration des transports maritimes et des services connexes dans le Pacifique⁷, dans laquelle les représentants ont défini une stratégie de renforcement de la connectivité maritime entre les pays.

47. Suite à l'adoption de la Déclaration de Suva, le secrétariat a accordé un rang de priorité élevé à la contribution au développement des pays archipélagiques et des pays insulaires du Pacifique et à leur intégration dans le schéma de croissance économique de la région au moyen d'une amélioration de la connectivité de transport entre eux, ainsi que des réseaux d'infrastructures déjà mis en place sur le continent, en particulier les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. À la demande du Gouvernement indonésien, le secrétariat a organisé un Séminaire national sur la connectivité des systèmes de transport intermodal intégrés à Yogyakarta (Indonésie) en septembre 2015 afin de renforcer les capacités des responsables des transports en vue du développement d'un secteur des transports intégré, notamment en matière de connectivité avec l'Asie

⁷ E/ESCAP/FAMT(2)/6.

continentale. En outre, constatant les besoins particuliers des pays insulaires du Pacifique, le secrétariat, en collaboration avec l'Institut maritime coréen, a organisé une Réunion d'experts sur l'amélioration de la connectivité maritime dans le Pacifique à Nadi (Fidji), en juillet 2016, pour examiner les moyens d'améliorer les services de transport maritime dans le Pacifique.

48. Enfin, constatant qu'une connectivité maritime efficace exige de pouvoir exploiter les navires en toute sécurité, le secrétariat collabore avec l'Institut maritime coréen pour l'application des recommandations de l'étude sur l'amélioration de la sécurité des transports maritimes dans la région de la CESAP. L'objectif de l'étude était d'élaborer des politiques et des mesures destinées à traiter de cette question, notamment des politiques et des réglementations relatives à la sécurité, à l'évaluation des risques, à la mise en conformité et au suivi. Dans le cadre de cette étude, le secrétariat a organisé une réunion d'experts pour examiner les pratiques et les défis en matière de sécurité du transport maritime dans certains pays membres, et pour étudier les mesures politiques envisageables pour créer les conditions propices à une sécurité accrue en mer.

J. Domaine thématique 10: interconnexion des réseaux sous-régionaux de transport

Objectif immédiat: identifier les obstacles physiques et non physiques à la connectivité entre les sous-régions et constituer une instance pour le renforcement de la collaboration entre les organismes sous-régionaux chargés du développement des transports.

49. Le secrétariat a effectué une analyse comparative des accords sous-régionaux de facilitation des transports. Les conclusions de cette étude ont été présentées au séminaire sur les aspects juridiques de la connectivité entre les sous-régions tenu à Phuket (Thaïlande) en février 2014. Lors du séminaire, on a examiné les accords sous-régionaux de facilitation des transports déjà en place dans la région de la CESAP. Le séminaire a également permis aux pays et aux organisations sous-régionales y participant d'échanger des données d'expérience.

50. Au cours de la période de mise en œuvre du Programme d'action régional, phase II, les États membres ont fait état des progrès accomplis dans l'harmonisation des cadres réglementaires et juridiques s'appliquant au transport entre les sous-régions, notamment la signature de l'Accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux; les progrès réalisés dans la mise en œuvre des accords-cadres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est relatifs à la facilitation du transit des marchandises et à la facilitation des transports entre États, ainsi que de l'Accord sur la facilitation du transport transfrontalier entre les membres de la sous-région Bassin du Mékong; et la formulation de nouveaux accords bilatéraux, multilatéraux et sous-régionaux.

51. Une série de concertations destinées à inciter les responsables publics et les acteurs clefs de la sous-région à examiner les actions à mener en collaboration pour favoriser la connectivité entre les sous-régions a été organisée au cours de la période 2013-2016 dans la sous-région de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest. Lors de ces concertations, on a réaffirmé l'importance que revêtent la coopération et l'intégration régionales pour la promotion d'un développement inclusif et durable, ce qui a débouché sur un engagement plus ferme en faveur du renforcement de la connectivité régionale.

III. Évaluation indépendante de l'application de la phase II du Programme d'action régional

A. Contexte

52. Les activités de la Commission en matière de transport sont encadrées par le Programme d'action régional, qui appuie la réalisation des objectifs définis dans la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique⁸. Le Programme d'action régional énonce les objectifs précis à réaliser et les activités à mener par le secrétariat et les États membres.

53. Chaque phase du Programme d'action régional se traduit par un plan d'activités à moyen terme (cinq ans) mené par la CESAP avec la participation des États membres et des partenaires de développement. En mai 2012, la Commission a adopté la résolution 68/4, à l'annexe de laquelle elle réaffirmait son engagement en faveur des objectifs de la Déclaration de Busan et engageait la deuxième phase du Programme d'action régional. L'année 2016 marque la fin de cette deuxième phase. Dans la résolution, la Commission a prié la Secrétaire exécutive d'effectuer, en 2016, une évaluation de l'application de la phase II du Programme d'action régional et de rendre un rapport présentant des recommandations à la Conférence ministérielle sur les transports à sa troisième session. La présente évaluation a été élaborée pour faire suite à cette demande.

B. Objet et portée

54. L'objet de l'évaluation était de dresser un bilan de l'application du Programme d'action régional, au moyen de méthodes à la fois quantitatives et qualitatives, et de formuler des recommandations utiles pour la définition de la phase I du prochain programme d'action, à savoir le programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique (2017-2021).

55. L'évaluation visait les objectifs suivants:

- a) Évaluer l'efficacité du Programme dans l'optique de la réalisation des objectifs énoncés dans chacun des dix domaines thématiques;
- b) Évaluer l'utilité du Programme en tant que cadre global de coopération entre les États membres.

56. Le Programme d'action régional a été évalué en fonction des critères suivants: pertinence, pérennité, efficacité, cohérence/partenariats avec les Nations Unies, efficience et questions transversales.

C. Méthodologie

57. Les informations et données relatives à l'application du Programme d'action régional ont été recueillies au moyen des méthodes suivantes:

- a) Examen de documents, tels que déclarations de pays; rapports intérimaires et finals de projets menés dans le cadre du Programme d'action régional; études publiées, manuels, directives et matériel didactique; études de cas et documents de session; avis des participants sur les activités menées

⁸ E/ESCAP/63/13, chapitre V.

dans le cadre du Programme; et sources secondaires, parmi lesquelles les informations publiées sur Internet et sur le site Web de la Commission;

b) Entretiens avec les membres du personnel de la Division des transports de la Commission chargés des domaines thématiques;

c) Entretiens avec les principales parties prenantes, réalisés en personne ou par voie électronique auprès de responsables publics des gouvernements fidjien, indien, iranien, philippin, tadjik, thaïlandais et vietnamien;

d) Questionnaire semi-structuré à questions ouvertes à l'intention des gouvernements.

58. Sur la base de ces informations, un examen détaillé de chacun des dix domaines thématiques du Programme d'action régional a été entrepris. Cet examen comprenait une comparaison systématique, dans chaque cas, entre les produits attendus d'après la documentation se rapportant à la phase II du Programme d'action et les produits effectivement livrés, ainsi qu'une évaluation des progrès réalisés par rapport aux indicateurs de succès de chaque domaine thématique.

59. Il a généralement été possible de fournir une évaluation précise de la livraison des produits attendus. Cependant, la mesure de l'impact du Programme d'action régional par rapport aux indicateurs de succès est souvent plus conditionnelle et subjective car les informations sur les progrès accomplis au regard des indicateurs n'étaient pas toujours disponibles. Même lorsqu'elles l'étaient, il est souvent malaisé de déterminer dans quelle mesure les indicateurs témoignent de l'impact des activités du Programme d'action plutôt que de celles d'autres programmes, événements et mesures.

60. Se fondant en partie sur cet examen des domaines thématiques et en partie sur des éléments se rapportant directement au Programme d'action régional dans son ensemble, une évaluation générale du Programme a été menée.

D. Principales conclusions

1. Pertinence

61. La pertinence du Programme d'action régional pour la région est clairement démontrée à la fois par des preuves documentaires et par les avis reçus lors des entretiens et à travers les réponses aux questionnaires.

62. En ce qui concerne les activités du Programme d'action régional, il a été déterminé que, pour la plupart des pays, le principal intérêt que présente le Programme d'action réside dans la contribution de ses activités à la création de meilleures perspectives commerciales grâce à l'amélioration de la connectivité de transport. Cela vaut à la fois pour les initiatives « matérielles », telles que l'amélioration des infrastructures physiques de transport et de leur interconnexion, mais aussi pour les initiatives « immatérielles », telles que la réduction des obstacles réglementaires au transport international et la diminution des coûts et des retards liés au transport transfrontalier des marchandises.

2. Pérennité

63. Les entretiens montrent que certains éléments clefs du Programme d'action régional sont aujourd'hui profondément ancrés dans les politiques nationales des pays membres. C'est particulièrement le cas pour trois domaines d'action établis depuis longtemps: le réseau de la Route d'Asie, le réseau du Chemin de fer transasiatique et la facilitation du transport transfrontalier.

64. La participation au développement des ports secs et l'intérêt qu'il suscite sont également forts, et cette initiative a vraisemblablement trouvé une dynamique suffisante pour être pérenne, même sans plus d'implication de la CESAP.

65. Toutefois, le projet de transformation formulé dans la Déclaration de Busan est un projet à long terme, dont l'horizon temporel s'étend sur plusieurs décennies. Les succès remarquables remportés dans les domaines d'action décrits précédemment sont le fruit d'efforts méthodiques et soutenus en vue de l'amélioration progressive de la connectivité régionale. Les défis et les opportunités continueront d'évoluer. Bien que la plupart des réalisations accomplies jusqu'à présent soient désormais vraisemblablement pérennes sans plus de participation de la CESAP, il reste encore beaucoup à faire; et il est difficile d'imaginer comment l'objectif général du Programme d'action régional, à savoir la réalisation d'un système intégré international de transport intermodal et de logistique, pourrait être atteint sans l'implication continue de la Commission ou l'appui constant des donateurs.

3. Efficacité

66. Le tableau ci-dessous présente les appréciations du degré d'efficacité de l'application du Programme d'action régional dans chaque domaine thématique.

Efficacité des activités menées dans les domaines thématiques du Programme d'action régional

<i>Domaine thématique</i>	<i>Appréciation du degré d'efficacité</i>
Définition des grandes orientations au niveau ministériel	Très efficace
Développement des infrastructures de transport	Très efficace
Facilitation des transports	Très efficace
Logistique des transports	Efficace
Financement et participation du secteur privé	Efficace
Développement durable des transports	Efficacité limitée
Sécurité routière	Efficacité limitée
Transports et objectifs du Millénaire pour le développement	Efficacité limitée
Transports maritimes interinsulaires	Inefficace
Interconnexion des réseaux sous-régionaux de transport	Très efficace

67. Dans l'ensemble, l'application du Programme d'action régional est jugée efficace. Cette appréciation est fondée sur une pondération égale de tous les domaines thématiques et d'une notation de chacun d'entre eux de 1 (inefficace) à 4 (très efficace). On aboutit ainsi à un score moyen de 2,9.

4. Cohérence/partenariats avec les Nations Unies

68. Les preuves documentaires indiquent un fort degré de collaboration entre la Division des transports et les autres bureaux des Nations Unies, ainsi que des organismes externes, dans l'exécution du Programme d'action régional. Il est également à noter que certains des domaines thématiques (par exemple, la sécurité routière et les transports, et les objectifs du Millénaire pour le développement) sont explicitement liés à des initiatives plus larges menées par d'autres organismes des Nations Unies.

69. En outre, nombre des activités particulières entreprises dans le cadre du Programme d'action régional ont été menées en partenariat avec d'autres organismes des Nations Unies et des partenaires externes.

5. Efficience

70. Des budgets et états des financements et des dépenses annuels ou périodiques ne semblent pas avoir été établis pour le Programme d'action régional dans son ensemble. Il est donc impossible d'estimer dans leur totalité les dépenses de personnel et autres dépenses, ou d'évaluer l'efficience de l'application du Programme d'action dans son ensemble.

71. Il est évident que l'application du Programme d'action régional est largement tributaire de sources de financement extrabudgétaires. Ces financements sont généralement engagés au titre de projets particuliers, ce qui peut potentiellement nuire à l'efficience du Programme d'action.

72. Les informations relatives à la rapidité d'exécution des projets ne sont disponibles que pour les éléments du Programme d'action régional pour lesquels on dispose de rapports de fin de projet. Sur les dix projets qui ont fait l'objet de tels rapports, trois font état d'une modification du délai d'exécution. Dans deux cas, l'importance de la modification a été consignée: il s'agit d'une extension de 50 % de la durée du projet. Il semble donc possible d'exercer une gestion plus rigoureuse des échéances d'exécution des projets. Il est cependant important de reconnaître que la plupart des grands projets menés sont complexes et impliquent la participation de nombreuses parties prenantes différentes. De ce fait, les gestionnaires de projet n'ont aucune prise sur de nombreux facteurs de retard.

73. Deux questions liées au rapport coût-efficacité ont été soulevées lors des entretiens organisés dans le cadre du processus d'évaluation et non dans l'examen documentaire. La première est de savoir si le Forum des ministres asiatiques des transports constitue un élément rentable du Programme d'action régional. L'organisation et la tenue de réunions de niveau ministériel sont coûteuses et prennent un temps considérable, à la fois pour le personnel du secrétariat et les responsables publics des pays. On peut faire valoir que les activités menées par le Forum pourraient l'être tout aussi efficacement, et de manière plus économique, par la Conférence ministérielle sur les transports et le Comité des transports.

74. La deuxième question est de savoir s'il est possible d'obtenir de meilleurs retours sur investissement en matière de formations, réunions d'experts et autres activités de renforcement des capacités en s'assurant de la capacité des participants à assimiler les informations et à acquérir les compétences proposées, et de leur volonté de le faire; ainsi que de savoir si ces retours peuvent également être améliorés au moyen d'initiatives complémentaires menées par le secrétariat pour faciliter l'accès aux avantages résultant de ces activités à ceux qui ne peuvent y participer en personne.

6. Questions d'égalité des sexes

75. La prise en compte de la question de l'égalité des sexes consiste en grande partie à suivre et à mesurer le degré de participation des femmes et l'influence de celles-ci. L'enregistrement continu de données relatives à la représentation des deux sexes parmi les participants aux activités du Programme d'action régional permettrait d'y contribuer. Un examen des documents finals et des rapports de session montre que ces données sont parfois consignées, mais il semble qu'aucune politique cohérente ne soit en place pour veiller à leur enregistrement systématique.

76. Les données disponibles révèlent des déséquilibres considérables entre les sexes. Ce n'est peut-être pas surprenant au regard de la domination masculine traditionnelle dans le secteur des transports. Néanmoins, on pourrait espérer assister à un rétablissement marqué de cet équilibre au fil du temps. Le suivi de la représentation des deux sexes dans les futures activités du Programme d'action régional permettrait d'y contribuer et d'inciter à la prise d'actions correctives si l'on ne constate aucune amélioration progressive.

7. Vue d'ensemble

77. L'objectif global de la Déclaration de Busan est de favoriser la coopération et l'intégration économique régionales en matière de transport à l'appui d'un développement inclusif et durable. Le but du Programme d'action régional est de contribuer à la réalisation de cet objectif.

78. Il est évident que le Programme d'action régional a largement contribué à la réalisation de cet objectif. Ce constat se fonde à la fois sur des preuves documentaires et sur les avis recueillis lors des entretiens et à travers les réponses aux questionnaires dans le cadre du processus d'évaluation.

79. Lorsque des réserves ont été exprimées quant à l'efficacité du Programme d'action régional en tant que cadre de coopération régionale en matière de transport, elles concernaient principalement quatre aspects:

a) La connaissance limitée de la portée globale des activités du Programme d'action régional et la répartition inégale de cette connaissance au sein des pays et d'un pays à l'autre réduisent l'efficacité du Programme;

b) Les restrictions à l'obtention d'un appui pour la mise en œuvre des accords au niveau opérationnel entravent la mise en pratique des politiques;

c) Les initiatives du Programme d'action régional ont été englobées de facto dans des initiatives sous-régionales qui fournissent désormais les principales orientations en matière de coopération entre les pays (par exemple, le réseau autoroutier de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, plutôt que le réseau de la Route d'Asie, est devenu le

principal cadre d'établissement des priorités en matière d'infrastructures routières en Asie du Sud-Est);

d) Une déconnexion entre les principaux sujets de préoccupation des pays continentaux de la région et ceux des pays insulaires du Pacifique.

E. Recommandations

80. L'évaluation propose dix recommandations qui permettraient d'améliorer encore le Programme d'action régional en vue de la réalisation des objectifs de la Déclaration de Busan.

Recommandation 1: simplification structurelle. Envisager la réduction du nombre de domaines thématiques en les limitant à ceux auxquels la Division des transports est susceptible d'apporter une contribution inédite, et envisager de supprimer les autres.

Recommandation 2: intégration intermodale. Compléter le travail déjà accompli, qui doit être poursuivi, en vue d'améliorer les infrastructures et l'exploitation des modes de transport individuels, en mettant davantage l'accent sur l'intégration intermodale des réseaux de transport.

Recommandation 3: Forum des ministres asiatiques des transports. Évaluer la valeur ajoutée apportée par le Forum des ministres asiatiques des transports à l'exécution du Programme d'action régional.

Recommandation 4: réunions d'experts, groupes de travail et séminaires régionaux. Accroître l'impact des réunions d'experts, groupes de travail et séminaires régionaux en améliorant les processus de sélection ou de désignation des participants et en adoptant des mesures complémentaires destinées à élargir l'accès aux connaissances et aux compétences résultant de ces activités.

Recommandation 5: développement d'outils. Redoubler d'efforts pour développer ou identifier des outils pratiques permettant aux pays membres d'appuyer la mise en œuvre de politiques conformes aux objectifs du Programme d'action régional, diffuser ces outils et fournir aux responsables des pays membres une formation et une aide pour leur utilisation.

Recommandation 6: appui à la mise en œuvre. Multiplier les activités menées dans les pays en vue d'apporter un appui pratique à la mise en œuvre des accords intergouvernementaux et à l'organisation d'activités de soutien.

Recommandation 7: souci d'égalité entre les sexes. Veiller à la représentation suffisante des femmes dans toutes les activités du Programme d'action régional au moyen de l'adoption d'objectifs réalistes mais ambitieux en matière de participation féminine et d'un suivi systématique des progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs.

Recommandation 8: petits États insulaires en développement. Collaborer avec les petits États insulaires en développement et les organisations régionales en vue de définir plus clairement les problèmes majeurs auxquels sont confrontés ces États dans le domaine des transports et le rôle particulier que peut jouer la CESAP pour les aider à résoudre ces problèmes; puis élaborer et mettre en œuvre, au moyen d'un programme d'activités cohérent, un plan lui permettant d'assumer ce rôle.

Recommandation 9: gestion de base de données. Veiller à ce que toute base de données que la CESAP s'est engagée à gérer dans le cadre des activités du Programme d'action régional, ou à laquelle les pays membres attachent une grande importance, soit tenue à jour, facile d'utilisation et aisément accessible dans la section du site Web de la CESAP consacrée à la Division des transports.

Recommandation 10: stratégie de communication. Mieux faire connaître la publication régulière de la Commission sur le secteur des transports et les rapports de recherche élaborés dans le cadre des activités du Programme d'action régional au moyen de l'adoption d'une stratégie de communication plus active.

IV. Questions à examiner

81. Le secrétariat a examiné le rapport d'évaluation de la phase II du Programme d'action régional et a pris en compte ses recommandations pour la formulation définitive des documents de fond de la Conférence ministérielle sur les transports et l'élaboration du programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021). La Conférence ministérielle est invitée à faire part de ses vues sur l'examen de l'application de la phase II du Programme d'action régional et sur les conclusions et recommandations issues de l'évaluation du Programme.

82. En outre, le secrétariat sollicite l'avis de la Conférence sur les questions en suspens ci-après, soulevées au cours de l'évaluation.

83. **Simplification structurelle.** À la lumière des recommandations formulées, le secrétariat envisage une simplification structurelle du prochain programme d'action régional, qui s'intéresserait principalement à sept domaines clefs: la connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional; la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional; la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe; la connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement; le transport urbain durable; la connectivité rurale aux réseaux plus larges; et l'amélioration de la sécurité routière.

84. **Forum des ministres asiatiques des transports.** Pour veiller à l'utilisation optimale des ressources, le secrétariat s'assurera que les activités auparavant menées par le Forum soient désormais entreprises par la Conférence ministérielle sur les transports et le Comité des transports.