



Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Forum des ministres asiatiques des transports

Deuxième session

Bangkok, 4-8 novembre 2013

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire*

Questions majeures dans le domaine des transports:

Renforcer la connectivité des réseaux régionaux et interrégionaux de transport

Renforcer la connectivité des réseaux régionaux et interrégionaux de transport

Note du secrétariat

Résumé

Le présent document passe en revue les progrès réalisés récemment pour développer les réseaux régionaux et interrégionaux de transport, à savoir la Route d'Asie, le Chemin de fer transasiatique et les ports secs, y compris la logistique, et traite des principales questions liées à l'utilisation de ces réseaux et infrastructures de transport pour favoriser la réalisation de la vision régionale d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré.

Le Forum souhaitera sans doute donner ses directives au secrétariat sur les activités à entreprendre à l'avenir pour développer les réseaux régionaux et interrégionaux de transport de manière à répondre aux besoins prioritaires des pays membres, notamment en ce qui concerne: a) le développement et l'amélioration de l'infrastructure de transport terrestre transfrontière par l'utilisation des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique; b) le développement et l'amélioration du réseau de la Route d'Asie; c) l'aménagement des tronçons manquants du réseau de Chemin de fer transasiatique; d) les travaux de développement des ports secs en vue d'améliorer l'efficacité et le rendement du secteur des transports pour un développement économique plus inclusif; et e) le renforcement de la connectivité pour les États archipélagiques et les petits États insulaires en développement.

Table des matières

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| I. Introduction | 2 |
| II. Progrès réalisés dans l'aménagement de réseaux régionaux et interrégionaux de transport | 3 |
| A. Réseau de la Route d'Asie..... | 3 |
| B. Réseau du Chemin de fer transasiatique..... | 7 |
| C. Ports secs et logistique..... | 10 |
| D. Transport maritime et logistique interinsulaires | 14 |

* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1.

| | | |
|--------|--|----|
| III. | Questions à examiner..... | 14 |
| Figure | | |
| | Progrès réalisés dans la modernisation du réseau de la Route d'Asie, 2004-2010..... | 4 |

I. Introduction

1. Malgré le ralentissement de l'activité économique dans de nombreux pays développés d'Europe et d'Amérique du Nord, les économies de la plupart des pays en développement de la région de la CESAP ont continué à croître, encore qu'à un rythme inférieur à celui des années précédentes. Les économies nationales de la région ont considérablement accru le champ de leurs échanges intérieurs et internationaux de biens et services, ce qui s'est traduit par une demande sans précédent d'infrastructures et de services de transport pour le mouvement des biens et des personnes tant à l'intérieur des frontières nationales qu'au-delà.

2. L'élargissement des dimensions économiques des partenaires commerciaux de la région et l'amélioration de la connectivité des transports devraient s'accompagner d'un progrès des échanges intrarégionaux. Il en résultera non seulement un accroissement de la demande de services de transport mais également une réorientation des échanges. Actuellement c'est surtout par mer que sont transportées les marchandises en provenance de la région Asie-Pacifique. Toutefois, avec l'accroissement des échanges intrarégionaux, les pays étudieront d'autres formes de transport plus direct par voie terrestre. Vu cette évolution, l'efficacité du transport terrestre revêt de plus en plus d'importance. Dans de nombreux pays en développement de la région, l'infrastructure des services de transport reste toutefois très insuffisante face à l'augmentation de la demande. Il est donc urgent d'améliorer et de développer la capacité des réseaux régionaux de transport terrestre.

3. Les crises qui ont affecté la région en 1997 et 2008 ont eu des conséquences indésirables pour la population de l'Asie. Les gouvernements des pays la région ont malgré tout fait preuve de résilience et de faculté d'adaptation en adoptant des politiques qui ont permis à leurs économies d'aller de l'avant et d'afficher une croissance soutenue. Pour eux, le problème est maintenant d'assurer un meilleur accès aux biens et services à l'appui du développement économique et social tout en réduisant au minimum les incidences négatives d'un secteur des transports en rapide évolution. Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique constituent deux cadres importants au sein desquels les politiques nationales de transport peuvent être coordonnées pour faciliter la vision régionale d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré. Dans ce contexte, le développement des ports secs est essentiel pour l'intégration des deux réseaux en un système intermodal permettant des transports sûrs, efficaces et fiables tout en favorisant l'utilisation rationnelle de l'infrastructure existante, une distribution plus équitable des avantages de la croissance économique et la réduction de l'impact environnemental du secteur des transports.

4. Le présent document passe en revue les progrès récents du développement de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et traite des principales questions liées à l'utilisation des deux réseaux comme moyen d'étayer la réalisation de la vision régionale d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré par l'aménagement d'un réseau régional de ports secs et de corridors internationaux de transport intermodal.

II. Progrès réalisés dans l'aménagement de réseaux régionaux et interrégionaux de transport

5. La Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique continuent à jouer un rôle clef dans le développement coordonné des réseaux routier et ferroviaire de la région. Les travaux menés en collaboration par la CESAP ont été couronnés par l'officialisation des deux réseaux grâce à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie¹ et à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique², qui sont entrés en vigueur respectivement en juillet 2005 et en juin 2009. Sur les 30 signataires de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, 29 sont devenus parties à l'Accord, alors que l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique compte 22 signataires, dont 18 parties.

6. Conformément aux dispositions des accords intergouvernementaux, le secrétariat a créé deux groupes de travail distincts pour la Route d'Asie et pour le Chemin de fer transasiatique, qui ont les importantes fonctions suivantes: faciliter l'application des accords, examiner toute proposition d'amendement et débattre des problèmes et échanger des informations concernant le développement futur, l'amélioration et le rendement opérationnel des transports dans la région.

7. Le présent document met en particulier l'accent sur un certain nombre d'initiatives concernant la route, le rail et les ports secs, qui ont été prises par les gouvernements de la région et d'où ressort bien leur conviction que le secteur des transports joue un rôle clef dans le développement économique et social, améliore la capacité de production individuelle et sectorielle et offre un potentiel pour attirer l'investissement étranger direct. Des progrès sensibles ont été réalisés, par exemple dans les domaines suivantes: investissements dans les axes de la Route d'Asie et d'autres voies d'importance nationale; expansion des réseaux ferroviaires et accroissement du transport ferroviaire de fret; investissements dans les installations intermodales, telles que ports secs et terminaux de conteneurs; et progrès des investissements dans l'amélioration de l'infrastructure de transport rural.

A. Réseau de la Route d'Asie

8. La quatrième Réunion du Groupe de travail de la Route d'Asie, qui s'est tenue à Bangkok les 27 et 28 septembre 2011, a adopté des amendements à l'annexe I de l'Accord intergouvernemental proposés par la République démocratique populaire lao, le Viet Nam et les Philippines. Ces amendements modifient comme suit a) le tracé de l'axe AH13 en RDP lao et au Viet Nam: Hanoi - Hoa Binb - Son La - Dien Bien - Tai Trang - Pang Hok - Muang Kboua - Oudornxai - Muang Ngeun - Huai Kon - Uttaradit - Phitsanulok - Nakhon Sawan; et b) celui de l'axe AH26 au Philippines: Laoag - Tuguegarao - Manille - Legazpi - Matnog - ferry - Allen - Tacloban (- Ormoc - ferry - Cebu) - Liloan - ferry - Surigao - Davao (- Cagayan de Oro) - General Santos³. Les propositions de la RDP lao et du Viet Nam prévoient l'extension de l'axe AH13 entre un point frontière de la République démocratique populaire lao et

¹ Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2323, n° 41607.

² Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2596, n° 46171.

³ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, le rapport de la quatrième Réunion du Groupe de travail de la Route d'Asie, Bangkok, 27-28 septembre 2011, est disponible en anglais sur le site www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/files/wgm4/AHWG4-Report-4E.pdf.

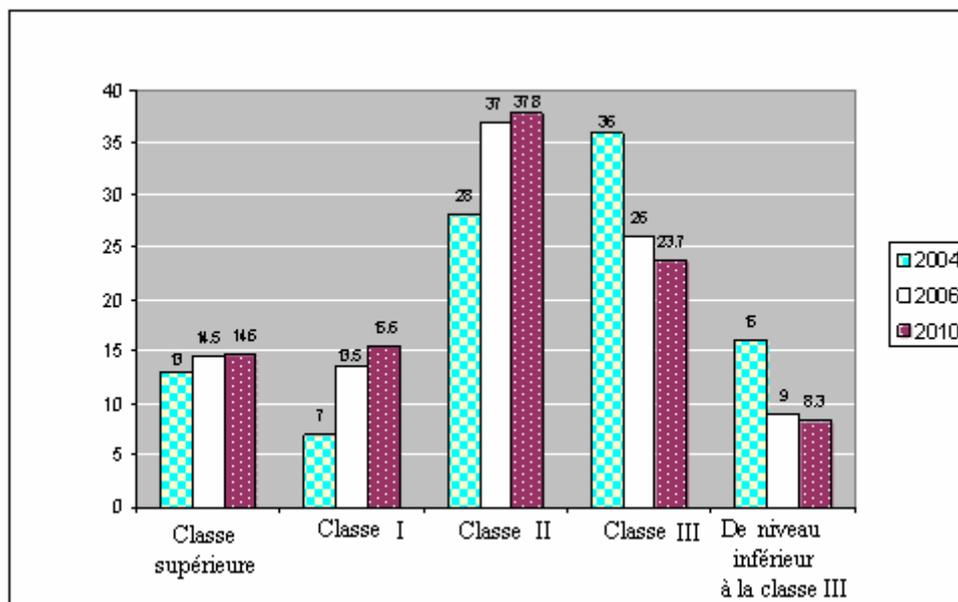
Hanoi, et la proposition des Philippines l'inclusion d'une nouvelle agglomération sur l'itinéraire de l'axe AH26⁴.

9. La cinquième Réunion du Groupe de travail de la Route d'Asie qui doit se tenir les 7 et 8 octobre 2013, examinera des propositions d'amendement à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie.

10. La qualité du réseau de la Route d'Asie est inégale, tant au sein des pays qu'entre eux. Cependant, on constate un effort sensible de modernisation et d'expansion de la capacité des axes de la Route d'Asie et des autres routes d'importance nationale. Comme on le voit à la figure ci-dessous, de 2006 à 2010, les États membres ont porté aux classes supérieures quelque 9 300 kilomètres de routes, soit 6,5 % du réseau de la Route d'Asie. Les données sur l'état du réseau, qui comprend 143 000 kilomètres de routes dans 32 États membres, montrent qu'à la fin de 2010, les routes principales et les routes de la classe I représentaient environ 30 % du réseau alors que les routes des classes II et III en représentaient 62 %. La proportion des routes de la classe III a été ramenée de 16 à 8 % de l'ensemble du réseau entre 2004 et 2010.

Figure

Progrès réalisés dans la modernisation du réseau de la Route d'Asie, 2004-2010



11. Bien que des progrès substantiels étaient réalisés pour développer et améliorer le réseau de la Route d'Asie dans l'ensemble de la région, une partie non négligeable du réseau reste encore inférieure aux normes de la classe III dans certains pays⁵ et requiert des investissements considérables pour être portée aux normes minimums. La mise à niveau des sections de la Route d'Asie qui ne répondent pas aux normes minimums de la classe III est particulièrement importante car nombre de ces routes sont vitales pour améliorer la connectivité du transport terrestre entre pays voisins et dans l'ensemble de la région. Ainsi, l'amélioration des routes faisant partie du réseau au Myanmar est indispensable pour accroître la connectivité avec la Chine, l'Inde, la République démocratique populaire lao et la Thaïlande.

⁴ Voir E/ESCAP/AHWG(4)/4.

⁵ Les deux tiers environ des 11 915 kilomètres de routes de niveau inférieur à la classe III se trouvent en Afghanistan, en Mongolie, au Myanmar, au Pakistan et au Tadjikistan.

12. Dans les pays en développement sans littoral d'Asie, grâce à diverses initiatives bilatérales et multilatérales, notamment sous l'égide du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) et à un ferme engagement national, d'importants résultats ont été obtenus dans l'amélioration et la modernisation des itinéraires de la Route d'Asie. Environ 30 % des routes du réseau se trouvant dans ces pays (soit plus de 10 000 kilomètres) ont été améliorées depuis 2004. Au cours de cette période, la proportion des routes ne répondant pas aux normes minimales de la classe III est passée de 32 à 18 %. Malgré cela, il reste encore environ 6 800 kilomètres de routes à porter aux normes minimales. Même s'il n'y a pas à proprement parler de « tronçons manquants », des routes en mauvais état peuvent constituer un obstacle majeur à la connectivité des transports transfrontières.

13. L'amélioration de la connectivité interpays constitue une tendance manifeste du développement des transports dans la région. Dans le cadre de divers arrangements bilatéraux, multilatéraux et autofinancés, les États membres ont pris des initiatives pour développer ou renforcer les liaisons de transport avec leurs voisins, en vue de développer la connectivité dans l'ensemble de la région et avec d'autres régions, par exemple dans le cadre du projet de Liaisons de transport Europe-Asie. Au cours des années récentes, de nombreux projets de ce genre intéressant des axes de la Route d'Asie et d'autres routes d'importance internationale ont été mis en chantier, entrepris ou planifiés en vue notamment d'améliorer la connectivité du transport terrestre interpays. Souvent, ces initiatives relèvent de l'aménagement de corridors de transport tels que les corridors Est-Ouest et Nord-Sud de la sous-région Bassin du Mékong ou les corridors analogues des pays membres de l'Organisation de coopération économique (OCE). Il en sera question dans les paragraphes ci-après, qui traitent également des grands programmes nationaux.

14. Pour améliorer la connectivité entre leurs pays, la Malaisie et la Thaïlande ont procédé à la construction de deux ponts routiers, l'un entre Pengkalan Kubur et Tak Bai, et l'autre entre Panjang et Golok. Des initiatives semblables ont été prises en collaboration par la République démocratique populaire lao et la Thaïlande, par le Cambodge et le Viet Nam, et par d'autres pays encore.

15. Dans le cadre d'arrangements bilatéraux, la Chine et l'Inde apportent leur assistance au Myanmar pour la création de liaisons routières et ferroviaires avec leurs territoires. L'amélioration de la connectivité physique entre le Myanmar et l'Inde du Nord favorisera les échanges commerciaux entre les deux pays. Une partie des 500 millions de dollars d'assistance financière apportés par l'Inde au Myanmar doit aller à la réalisation du projet trilatéral d'autoroute qui, une fois achevé, reliera l'Inde, le Myanmar et la Thaïlande. Grâce à l'aide financière reçue de l'Inde à titre bilatéral, le Bangladesh travaille à des projets d'aménagement routier et ferroviaire destinés à améliorer sa connectivité transfrontière avec l'Inde.

16. Avec l'assistance financière bilatérale et multilatérale de la Chine, de l'Inde et de banques de développement, le Népal a exécuté un certain nombre de projets routiers visant surtout l'amélioration et la mise à niveau de routes existantes et le renforcement de sa connectivité avec l'Inde.

17. Le Tadjikistan a exécuté un certain nombre de projets routiers pour améliorer sur son réseau intérieur et la connectivité interpays avec ses voisins, à savoir l'Afghanistan, la Chine, le Kazakhstan et le Kirghizistan. Il a construit ou remis en état 1 650 kilomètres de routes sur son territoire, et amélioré les transports entre Douchanbé et les postes frontières avec la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan. Au titre de programmes de développement de la Route d'Asie, de la CAREC, de la Communauté

économique eurasiennne et du Couloir Europe-Caucase-Asie, (TRACECA), le Tadjikistan a mis en chantier un certain nombre de projets routiers qui devraient être achevés d'ici à 2025. Cette initiative concerne trois axes de la Route d'Asie: l'AH7, l'AH65 et l'AH66.

18. Le corridor 1b de la CAREC, qui relie l'Europe occidentale à la région Ouest de la Chine constitue le principal corridor routier du Kazakhstan. Il couvre une distance de 2 787 kilomètres, de Khorgos, à la frontière chinoise, jusqu'à la frontière avec la Fédération de Russie, au nord d'Aktobe. Le Gouvernement kazakh attache une grande importance à l'amélioration de cet important corridor et plusieurs projets sont en cours sous l'égide de la CAREC pour sa modernisation. En particulier, un montant de 1,26 milliard de dollars a été alloué pour l'aménagement de l'axe routier Almaty – Khorgos, projet qui doit faciliter les transports dans la province d'Almaty sur la partie du corridor routier entre l'Europe occidentale et l'Ouest de la Chine. Un autre projet similaire prévoit l'amélioration de 1 065 kilomètres du corridor routier entre les provinces du Sud Kazakhstan et de Kyzylorda.

19. La Chine et l'Inde ont l'une et l'autre poursuivi leurs programmes de développement routier. En Chine, l'augmentation nette de la longueur du réseau routier a été de 130 659 kilomètres en 2009, de 147 397 kilomètres en 2010 et de 98 158 kilomètres en 2011. En 2011, la longueur totale du réseau routier du pays a atteint 4 106 387 kilomètres et celle du réseau autoroutier 84 946 kilomètres. Cette même année, la longueur du réseau national et provincial de routes pour camions a atteint 473 438 kilomètres et celle des routes rurales 3 563 983 kilomètres.

20. En Inde, 228 contrats relevant de diverses composantes du Programme national de développement routier ont donné lieu à des travaux portant sur quelques 14 000 kilomètres de routes en 2012. Sur les 55 500 kilomètres de routes nationales prévues par les différentes composantes du programme, 19 000 kilomètres de routes à quatre voies ou plus avaient été achevées en décembre 2012⁶. La longueur totale des routes nationales de l'Inde était en mars 2012 de 76 818 kilomètres. Le pays compte également 164 000 kilomètres de routes relevant des États (2011), 2 749 805 kilomètres de routes rurales et 1 294 000 kilomètres d'autres routes⁷.

21. Le secrétariat aide les États membres à promouvoir l'investissement dans le réseau de la Route d'Asie, dans le cadre d'un projet intitulé « Promotion de l'investissement dans le réseau de la Route d'Asie: études préalables de faisabilité des tronçons prioritaires ». À ce titre, il a apporté une assistance technique au Bangladesh, au Kirghizistan, à la Mongolie et au Myanmar pour l'exécution d'études de pré-faisabilité portant sur des itinéraires prioritaires et pour la promotion de l'investissement dans la Route d'Asie. Des ateliers nationaux de renforcement des capacités ont également été organisés dans ces pays. Les résultats des études de pré-faisabilité seront présentés au Forum pour l'investissement dans la Route d'Asie, qui doit se tenir à Bangkok les 8 et 9 octobre 2013.

⁶ Département des affaires économiques, *Economic Survey 2012-13*, p. 243. Voir <http://indiabudget.nic.in/es2012-13/echap-11.pdf>.

⁷ Ministère des transports routiers, *Basic Road Statistic of India 2008-09, 2009-10 et 2010-11* (août 2012). Voir <http://morth.nic.in/writereaddata/mainlinkFile/File839.pdf>.

B. Réseau du Chemin de fer transasiatique

22. La deuxième réunion du Groupe de travail du réseau du Chemin de fer transasiatique, qui s'est tenue à Busan, République de Corée, les 14 et 15 juin 2011, a adopté des amendements à l'annexe I de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique sur propositions de la Chine, de la Mongolie, de la République islamique d'Iran et de l'Ouzbékistan. Ces amendements portaient sur les points suivants: l'amélioration de l'alignement des liaisons ferroviaires de la Chine du Sud avec la République démocratique populaire lao et le Myanmar; l'achèvement de deux tronçons manquants, à savoir le tronçon Kerman – Zahedan en République islamique d'Iran qui rendra possible la liaison ferroviaire avec le Pakistan, et le tronçon Dekhanabad–Darband, en Ouzbékistan, qui facilitera les mouvements à destination de l'Afghanistan et du Tadjikistan; la construction de nouvelles lignes en Mongolie pour le transport de ressources minérales à destination de pays tiers.

23. La troisième réunion du Groupe de travail du réseau de Chemin de fer transasiatique doit avoir lieu à Bangkok les 5 et 6 novembre 2013. Elle permettra d'examiner des propositions d'amendement à l'Accord intergouvernemental.

24. Le réseau du Chemin de fer transasiatique comprend quatre grands corridors qui présentent chacun des caractéristiques différentes à la fois dans leur configuration et sous l'angle de leur disponibilité opérationnelle. Dans le Corridor Nord, à l'exception du tronçon entre les parties nord et sud de la Péninsule coréenne, qui existe déjà mais n'est pas encore en exploitation, la disponibilité opérationnelle est élevée. En ce qui concerne le Corridor Sud, l'absence d'un certain nombre de tronçons fait obstacle au développement du trafic international, et les priorités données aux travaux de construction nécessaires varient selon les pays en fonction de leurs moyens financiers. Dans la région de l'ASEAN, la nécessité d'aménager des liaisons ferroviaires sous-régionales est maintenant pleinement acceptée. Les activités dans ce domaine sont mises en œuvre par le secrétariat de l'ASEAN, dans le cadre du projet de liaison ferroviaire Singapour-Kunming et du Plan directeur pour la connectivité au sein de l'ASEAN; toutefois des problèmes de financement et de priorité et les différences de niveau des capacités opérationnelles constituent des obstacles à une action concrète rapide et à des opérations ferroviaires efficaces. S'agissant du Corridor Nord-Sud, qui relie l'Europe du Nord au golfe Persique, la disponibilité opérationnelle est élevée, mais la mise en service du corridor ne sera possible qu'après l'achèvement du tronçon manquant entre l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran.

25. En dépit de ce qui précède, le réseau du Chemin de fer transasiatique est bel et bien opérationnel. Dans les régions où la continuité des voies est assurée, il achemine d'un volume de fret international de plus en plus important sur de longues distances; le trafic ferroviaire de conteneurs en particulier est en augmentation sur le Chemin de fer transsibérien, de Nakhodka/Vostochny (Fédération de Russie) à des destinations d'Asie centrale et l'Europe, de même qu'entre le port de Tianjin (Chine) et Oulan-Bator, et le port Lianyungang (Chine) et l'Asie centrale. Le succès des activités du Chemin de fer transasiatique et la reconnaissance par les pays membres du rôle joué par le réseau dans le commerce international ressortent bien de l'utilisation croissante qui en est faite pour les mouvements transfrontières de trains-blocs de conteneurs. Dans la Fédération de Russie, par exemple, les services de train-blocs de conteneurs sur le Transsibérien ont continué à s'accroître, le transport par rail de conteneurs d'équivalent vingt pieds (EVP) a augmenté de

près de 80 % (de 420 526 en 2006 à 748 544 en 2010⁸. En Chine, le trafic intermodal représente une part croissante des activités ferroviaires, tant à l'intérieur du pays qu'internationalement, et les mouvements transfrontières vers les pays d'Asie centrale et la Mongolie se multiplient. S'appuyant sur ces succès, les chemins de fer chinois travaillent à l'établissement de services internationaux intermodaux à destination de l'Europe. En mai 2011, un service de fret ferroviaire direct a commencé à fonctionner cinq jours par semaine entre le Port d'Anvers, deuxième port d'Europe, et Chongqing, grand centre industriel du Sud-Ouest de la Chine, le matériel transporté se composant surtout de pièces automobiles et de biens technologiques dans le sens Est-Ouest et de produits chimiques en sens inverse⁹. Depuis septembre 2011, la société DB Schenker Rail Automotive of Germany, qui se spécialise dans la logistique du transport par rail de pièces automobiles, a expédié environ 200 trains de conteneurs transportant des pièces automobiles entre Leipzig et Wackersdorf, en Allemagne, et une usine située à Shenyang (dans la province du Liaoning) en Chine, où ces pièces servent à l'assemblage de véhicules BMW¹⁰. Dans les deux cas, le temps de transit est divisé par deux, ce qui rend le transport par rail particulièrement intéressant pour les entreprises fabriquant des produits à valeur élevée.

26. D'autres pays s'emploient à exploiter le potentiel des services intermodaux. En novembre 2012, les Gouvernements de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan et de la Turquie ont signé un mémorandum d'accord pour la mise en œuvre du Projet Silk Wind. Ce projet prévoit l'exploitation d'un service de trains blocs de conteneurs entre Dostyk, à la frontière Sino-Kazakh, et Aktau, port de la mer Caspienne du Kazakhstan occidental; à partir de là, les conteneurs seront expédiés par mer sur le port d'Alyat, en Azerbaïdjan, et transportés par rail jusqu'à Bakou, puis jusqu'en Turquie, via la Géorgie, par la liaison ferroviaire Bakou-Tbilisi-Kars qui doit être bientôt achevée. L'ouverture d'un tunnel ferroviaire dans le Bosphore permettra d'étendre ces services jusqu'à l'Europe orientale et méridionale.

27. Le Projet Silk Wind montre à quel point les gouvernements et les administrations ferroviaires de la région s'emploient à développer le rôle du rail pour répondre aux besoins généraux de transport de leurs pays et pour acheminer les échanges internationaux. On en a un autre exemple avec le projet qui a débuté en mai 2013 en collaboration entre les chemins de fer russes et leur société subsidiaire TransContainer d'une part et la Vostochnaya Stevedoring Co. d'autre part, pour créer un service express qui ramène à sept jours, contre 11 à 14 précédemment, le temps nécessaire pour expédier des conteneurs standard sur le parcours de 9 400 kilomètres entre le port de Nakhodka et Moscou. Il existe encore de nombreux autres exemples d'actions prises par les pays de la région pour améliorer la connectivité ferroviaire avec leurs voisins. Ainsi:

a) En février 2013, les chemins de fer chinois ont ouvert la ligne de 141 kilomètres entre Yuxi et Mengzi, ce qui a permis une amélioration du trafic avec le Viet Nam;

b) En mai 2013, le Kazakhstan et le Turkménistan ont célébré l'achèvement d'une ligne de 146 kilomètres entre Uzen (Kazakhstan) et

⁸ Containerisation International, "Trans-Siberian Shivers", septembre 2009 et globalrailnews.com.

⁹ "Antwerp-Chongqing Direct Rail Freight Link Launched", Industry Leader Magazine, 12 mai 2011. Voir www.industryleadersmagazine.com/antwerp-chongqing-direct-rail-freight-link-launched/.

¹⁰ Voir www.dbschenker.com.

Serhetyaka (Turkménistan), qui s'inscrit dans un projet plus vaste prévoyant l'extension de la ligne vers le Sud jusqu'à Gorgan, en République islamique d'Iran;

c) Le Gouvernement arménien a donné le feu vert à l'exécution d'une enquête de faisabilité sur la construction d'une ligne électrifiée à voie unique de 316 kilomètres qui reliera son réseau à celui de la République islamique d'Iran;

d) Le Gouvernement afghan a établi un plan général de développement ferroviaire qui vise à développer la connectivité avec les pays voisins, ce qui offrirait à long terme la perspective de liaisons par rail entre les pays d'Asie centrale et les ports de Chabahar et Bandar Abbas en République islamique d'Iran et de Gwadar et Karachi au Pakistan;

e) Au Bangladesh, des travaux sont en cours pour rétablir le trafic ferroviaire avec l'Inde sur la ligne Shahbazzpur-Mahisashan, qui avait été fermée à la circulation en 2002 en raison du mauvais état des voies;

f) Les gouvernements du Bangladesh et de l'Inde travaillent en coopération à la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire plus rapide entre Agartala (Inde) et Akhaura (Bangladesh), qui facilitera l'accès à la mer par le port de Chittagong pour les États du Nord-Est de l'Inde.

28. On constate en outre une utilisation plus fréquente de l'assistance technique et financière disponible dans la région pour le développement ferroviaire. Grâce à un prêt de 800 millions de dollars du Gouvernement indien et à l'assistance de l'Indian Railways Construction Company Ltd. (IRCON), il a été possible d'achever la construction du tronçon de 43 kilomètres entre Madawachi et Madhu sur la ligne Madawachi – Talaimannar. De même, au titre d'un accord bilatéral de mars 2013, les chemins de fer russes et les chemins de fer vietnamiens collaborent à l'étude et à la construction d'un raccordement entre une zone de gisements minéraux et le réseau principal du sud du Viet Nam. Par ailleurs, Samsung C&T (République de Corée) a reçu des contrats pour des travaux d'exploitation minière et de transport ferroviaire en Australie et en Mongolie. En Australie occidentale, au titre d'un contrat de 5,82 milliards de dollars, la société doit aménager une ligne à voie unique de 344 kilomètres pour le trafic de trains lourds entre la mine de Roy Hill et les services portuaires et installations connexes au sud de Port Hedland. En Mongolie, au titre d'un contrat de 483 millions de dollars, elle assurera la construction d'une ligne de 217 kilomètres entre les installations minières de Tavan Tolgoi et la frontière chinoise.

29. Pour remédier à l'insuffisance de son parc, l'administration ferroviaire pakistanaise a signé un contrat pour l'achat de 50 locomotives en Chine. Elle travaille par ailleurs au doublement de la voie entre Lahore et Karachi, dont l'achèvement permettra de réduire sensiblement le temps de transit entre les deux villes. Le Gouvernement pakistanais prévoit également une étude de faisabilité sur l'établissement d'une liaison ferroviaire entre le port de Gwadar et son réseau national, l'objectif à long terme étant d'assurer un accès maritime à l'Afghanistan et à la Chine. Enfin, un projet de 2,7 milliards de dollars est en cours pour la modernisation du corridor Karachi-Peshawar, ce qui devrait permettre d'exploiter les trains à 120 kilomètres à l'heure et ainsi ramener de 27 à 17 heures le temps de transit.

30. Alors que de nombreux projets sont en cours ou à l'étude, les pays appliquent désormais de nouveaux principes en vue de faciliter l'investissement dans le secteur ferroviaire. Ainsi, le Président de la Turquie a signé en avril un texte législatif permettant au secteur privé d'investir dans l'infrastructure ferroviaire et d'exploiter des trains sur le réseau national. Ce texte permettra au Ministère des transports et des communications d'accorder

des concessions à des sociétés privées pour la construction et l'exploitation ferroviaires. En Arménie, un projet pour la construction d'une ligne électrifiée à voie unique électrifiée de 316 kilomètres (voir paragraphe 27) à destination de la République islamique d'Iran sera mis à exécution dans le cadre d'un accord assorti d'une concession de 30 ans. En Thaïlande, le Gouvernement a annoncé des plans pour la création d'un service des investissements et de la réglementation ferroviaire au sein du Ministère des transports.

31. D'autres projets importants sont en cours ou à l'étude pour améliorer ou moderniser le transport des voyageurs et des marchandises dans la région. Citons notamment:

- a) Un accord entre les gouvernements de la Malaisie et de Singapour pour la construction d'une ligne à grande vitesse entre Kuala Lumpur et Singapour dans le cadre d'un partenariat public-privé; l'achèvement du projet est prévu pour 2020;
- b) La construction, en Mongolie, d'une ligne pour le transport du charbon;
- c) La construction, dans un premier temps, d'une section électrifiée à double voie sur un tronçon de 343 kilomètres en Inde, entre Kanpur et Khurja, qui ferait partie du corridor spécialisé fret Delhi – Kolkata;
- d) L'étude et la construction d'une ligne à grande vitesse de 1 100 kilomètres au Kazakhstan, entre Almaty et Astana, et en Chine entre Qingdao et Jinan.

Enfin, le Népal, pays sans littoral a adopté en avril une ordonnance prévoyant la formation d'un Conseil des chemins de fer chargé de superviser l'aménagement d'un réseau ferroviaire national.

32. Pour améliorer encore l'exploitation du transport ferroviaire, 37 ministres des transports et autres représentants de haut niveau des gouvernements ont signé à Genève le 26 février 2013 une déclaration commune en vue de l'uniformisation du droit ferroviaire. Au terme de cette déclaration, les pays participant au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie se sont engagés à travailler conjointement à l'établissement pour le transport ferroviaire, de conditions juridiques, comparables à celles qui existent pour les modes de transport concurrent tels que les transports routier, aérien, par voie navigable et maritime afin de permettre le transport ferroviaire des marchandises et des conteneurs en n'utilisant qu'un seul contrat de transport, une seule lettre de voiture et selon un seul régime juridique¹¹.

33. Dans le cadre de son action en faveur de l'opérationnalisation du réseau du Chemin de fer transasiatique, le secrétariat a entrepris une étude sur le coût et la commercialisation des services ferroviaires ainsi que sur la facilitation du transport par rail. Cette étude permettra de passer en revue le niveau de services, les pratiques de marketing et les mécanismes utilisés par les États membres pour fixer les tarifs appliqués sur certains itinéraires du Chemin de fer transasiatique desservant les échanges intrarégionaux et interrégionaux.

C. Ports secs et logistique

34. Reconnaissant la nécessité d'intégrer les différents modes de transport et de faciliter l'émergence d'une logistique efficace dans la région, la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Bangkok du 12 au 16 mars 2012, a réaffirmé le mandat donné au secrétariat par la Commission dans sa

¹¹ Voir E/ESCAP/FAMT(2)/3.

résolution 48/11 de travailler à la réalisation de la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré¹². En exécution de ce mandat, le secrétariat collabore activement avec les États membres à la mise en place d'un réseau de ports secs qui doit permettre une plus grande intégration des réseaux d'infrastructure et accroître l'efficacité des transports dans la région.

35. Reconnaissant que les ports secs peuvent faciliter les échanges commerciaux, un certain nombre de pays ont mis en chantier des projets conçus pour aménager des installations modernes ou améliorer celles qui existent déjà. Le Gouvernement bangladais s'emploie à déplacer le dépôt intérieur de conteneurs de Kamalapur, proche de la gare de Dhaka, pour le réinstaller près de la gare de Dhirasram dans le district de Gazipur, de manière à réduire les encombrements dans la capitale en même temps que les coûts d'exploitation. Ce nouveau port sec, pour lequel une étude de faisabilité a été menée à bien en 2007 avec l'assistance financière de la Banque mondiale, doit être développé grâce à un partenariat public-privé et sa capacité annuelle de manutention être portée à 355 000 EVP. Situées sur le corridor ferroviaire Chittagong – Dhaka et près de la zone industrielle de Tongi, les installations envisagées doivent permettre de réduire sensiblement le coût des mouvements de conteneurs. Simultanément, elles faciliteront le trafic de transit entre le port de Kolkata et la région Nord-Est de l'Inde.

36. En Chine, où l'ouverture de lignes à grande vitesse libère une certaine capacité sur le réseau conventionnel, l'administration ferroviaire fait une plus large place au transport multimodal avec la mise en service de nouveaux trains blocs de conteneurs à destination de villes de l'Ouest du pays, ainsi que vers l'Europe orientale et centrale. Ces initiatives bénéficient du réseau de ports secs et d'installations intermodales modernes et de grande capacité mis en place par les autorités. En 2007, le Gouvernement chinois a créé la China United International Rail Container Co. Ltd., organisme spécialement chargé de construire de vastes terminaux pour le trafic ferroviaire de conteneurs ainsi que des centres logistiques à l'intérieur du pays avec la participation d'investisseurs locaux et étrangers. Au total 18 installations des plus modernes ont été aménagées: Beijing, Chengdu, Chongqing, Dalian, Guangzhou, Harbin, Kunming, Lanzhou, Ningbo, Qingdao, Shanghai, Shenyang, Shenzhen, Tianjin, Urumqi, Wuhan, Xi'an et Zhengzhou.

37. Considérant que la disponibilité de moyens et services logistiques adéquats est source de développement des échanges commerciaux, les Gouvernements de la Chine et du Kazakhstan ont collaboré à l'aménagement de la « Khorgos-East Gate », zone économique franche, située dans le sud-est du Kazakhstan à un kilomètre de la frontière chinoise. Se trouvent dans ce périmètre le Centre international de Khorgos pour la coopération transfrontière, des centres d'activités commerciales, un port sec, un complexe de transport et de logistique, une zone industrielle et des terrains mis à la disposition des entreprises. Le projet s'inscrit dans le plan stratégique pour le développement du Kazakhstan à l'horizon 2020 et devrait coûter environ 3,5 milliards de dollars provenant à 75 % environ d'investissements privés.

38. Le Gouvernement ouzbek a pris un certain nombre de mesures pour l'aménagement de corridors intermodaux et de ports secs sur son territoire, en particulier à Angren, dans la région de Tachkent, pour desservir les régions d'Andijan, Namangan et de Ferghana dans l'Est du pays, ainsi qu'à Navoi, ville située à 350 kilomètres au sud-ouest de Tachkent. À Navoi, un port sec a été aménagé en liaison avec une zone franche industrielle qui a été créée près

¹² Voir E/ESCAP/MCT.2/12.

du centre intermodal international de l'aéroport de Navoi, lequel a été ouvert en 2009 et est géré par Korea Air. Les installations sont situées à proximité de grands axes routiers, ferroviaires et aériens de manière à exploiter le potentiel de transit du pays. Pour encourager les sociétés à s'installer dans la zone franche, le Gouvernement a offert des avantages fiscaux et des exonérations de droits de douane.

39. La Container Corporation of India (CONCOR) a mis en place un vaste réseau de 62 dépôts intérieurs de conteneurs dans le pays, dont 48 pour l'import/export. Les dépôts intérieurs sous douane de la compagnie sont des ports secs. Les terminaux offrent toute une gamme de services, tels qu'entreposage, parcage des conteneurs, installations de réparation et locaux de bureaux. La société apporte une valeur ajoutée à la chaîne logistique en offrant des services à guichet unique en coordination avec les divers organismes et agences intervenant dans le commerce conteneurisé des marchandises, notamment les douanes, services portuaires de liaison, transporteurs par rail et par route, services de groupage, transitaires et compagnies de navigation. L'efficacité de ce système a résulté en un bond du trafic par conteneur, qui est passé de 1 044 728 EVP pour l'exercice financier 2000/2001 à 2 604 311 EVP en 2011/2012¹³. La politique de CONCOR en matière de ports secs joue un rôle clef dans le projet officiel de corridor industriel Delhi-Mumbai, dont les deux corridors ferroviaires spécialisés fret constituent des éléments essentiels.

40. Le dépôt intérieur de conteneurs de Birgunj a été aménagé par le Gouvernement du Népal avec l'appui de la Banque mondiale. Il comprend une liaison ferroviaire de 12 kilomètres à destination la tête de ligne de Raxaul, à la frontière du Népal et de l'Inde, laquelle est reliée par le rail au complexe portuaire de Kolkata/Haldia en Inde et est équipée d'un système automatisé de gestion des données douanières (ASYCUDA), mis au point par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Pour assurer la fluidité du trafic, le Gouvernement népalais a signé avec l'Inde un accord sur le trafic ferroviaire pour l'exploitation des ports secs. Les installations de Birgunj sont louées au secteur privé. Elles comportent actuellement la manutention de conteneurs, de wagons citernes et de wagons plats pour le transport de vrac, et reçoivent en moyenne 15 ou 16 trains de marchandises par mois. Dans un pays où les changements climatiques et le réchauffement planétaire risquent d'avoir de graves répercussions, le potentiel qu'offre le dépôt intérieur de conteneurs de Birgunj, qui utilise le rail, pour réduire l'émission de gaz à effet de serre, est une importante raison de développer plus avant ces installations.

41. En République de Corée, le dépôt intérieur de conteneurs de Uiwang, situé à 25 kilomètres de Séoul, a été aménagé en 1992 par les chemins de fer coréens et par des sociétés de transport privées. Il traite actuellement plus d'un million d'EVP par an. L'aménagement de voies d'embranchement sur le site a contribué à un transfert modal en faveur du rail et a aidé à réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre le long du corridor Séoul-Busan. Actuellement, le site est en mesure de recevoir 36 trains par jour. Les installations de Uiwang ont également aidé à réduire la congestion au port de Busan tout en créant un millier d'emplois et en assurant des recettes fiscales aux autorités locales.

42. Le principal port sec de Thaïlande est le dépôt intérieur de conteneurs de Lad Krabang, qui a été aménagé par les chemins de fer thaïlandais grâce à des fonds tant publics que privés. Situé à environ 27 kilomètres à l'est de Bangkok (à proximité de l'aéroport international de Suvarnabhumi) et à 118 kilomètres au nord du port de Laem Chabang, il a été mis en service en

¹³ Voir www.concorindia.com.

1996. Il est desservi par des liaisons routières et ferroviaires et est géré les chemins de fer thaïlandais, certaines opérations terminales étant confiées à des concessionnaires du secteur privé. Les concessionnaires appartiennent souvent à des sociétés de navigation et les services qu'ils offrent concernent le groupage des cargaisons, la distribution, l'entreposage, le dédouanement et la gestion des conteneurs vides. La capacité annuelle du port sec dépasse de loin celle de 500 000 EVP prévue initialement, de sorte que des plans d'expansion sont à l'étude. Dans la configuration actuelle, où le rail assure plus de 20 % des mouvements en provenance et à destination du port de Laem Chabang, le site contribue à réduire les encombrements et les émissions de gaz à effet de serre à proximité de Bangkok.

43. Le projet phare de l'Indonésie en matière de port sec a été aménagé à Cikarang. Le port sec de Cikarang est stratégiquement situé dans la zone industrielle de Jababeka, au cœur du plus grand complexe de production manufacturière de Java Ouest et dessert plus de 2 500 sociétés industrielles. Le port sec reçoit plus de la moitié du trafic de conteneurs du port de Tanjung Priok, principal port de conteneurs du pays dont le trafic atteignait en 2011 plus de 4,7 millions d'EVP. Il occupe une surface d'environ 200 hectares accessible par la route et par le rail. Constituant un point d'entrée supplémentaire du port de Tanjung Priok, le dépôt de conteneurs de Cikarang permet d'accomplir les formalités documentaires pour les mouvements portuaires et le dédouanement. L'aménagement de ce port sec fait partie d'une série d'initiatives gouvernementales visant à rationaliser et développer la compétitivité du pays.

44. Au titre du projet intitulé « Renforcement des capacités pour le développement et le fonctionnement des ports secs d'importance internationale » le secrétariat, en étroite collaboration avec le Bureau des affaires juridiques, a aidé les États membres à mettre au point et négocier un projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs au cours d'une série de réunions sous-régionales et régionales. Le texte final de l'accord a été approuvé par le Comité des transports à sa troisième session, tenue à Bangkok du 10 au 12 octobre 2012, et officiellement adopté par la Commission à sa soixante-neuvième session dans la résolution 69/7, en date du 1^{er} mai 2013. L'accord sera ouvert à la signature à Bangkok les 7 et 8 novembre 2013, et ultérieurement au Siège de l'ONU à New York du 11 novembre 2013 au 31 décembre 2014. Le secrétariat est actuellement au contact avec le Bureau des affaires juridiques avec les sièges des gouvernements pour organiser une cérémonie de signature qui aurait lieu le 7 novembre 2013 durant la deuxième session du Forum des ministres asiatiques des transports.

45. Parallèlement, le secrétariat mène un certain nombre d'activités pour améliorer la capacité des pays membres à planifier, développer et exploiter les ports secs d'importance internationale et à appliquer l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. Il procède à un examen des meilleures pratiques d'aménagement et d'exploitation des ports secs, tant dans la région qu'à l'extérieur, qui porte sur les questions suivantes: a) configuration d'un port sec; b) examen des possibilités et problèmes de réalisation des ports secs; c) options pour le financement et la gestion des ports secs; d) communication entre les ports secs et les autres acteurs de la chaîne logistique; et e) description des technologies internationales de communication pour la gestion efficace des ports secs. On procèdera ensuite, sur la base d'études de cas et des meilleures pratiques dans la région de la CESAP ainsi qu'en Europe et en Amérique du Nord, à l'élaboration de directives destinées à aider les planificateurs des transports de la région à dresser des plans pour le développement des ports secs dans leurs pays respectifs. Les premières conclusions de cet examen ont déjà été utilisées pour le séminaire sous-régional tenu à Busan (République de Corée) les 11 et 12 juin 2013 à l'intention des pays d'Asie du Nord et d'Asie

centrale et d'Asie de l'Est et du Nord. Le secrétariat prévoit de tenir une réunion sous-régionale semblable pour les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est en 2014.

D. Transport maritime et logistique interinsulaires

46. La fourniture de services de transport maritime efficaces, fiables et de coût abordable dans les pays insulaires et archipélagiques en développement et entre eux se heurte à un certain nombre de difficultés et de contraintes particulières. Ces services sont cependant indispensables pour apporter les avantages du développement économique et social aux populations de l'Asie et du Pacifique. Le transport maritime interinsulaire et sa logistique constituent donc des thèmes majeurs du 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 Commission dans sa résolution 68/4.

47. Donnant suite à la résolution précitée, le secrétariat, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, le secrétariat du Forum des Îles du Pacifique et le secrétariat de la Communauté du Pacifique, a organisé à Suva, du 23 au 25 juillet 2013, la Réunion de haut niveau sur le renforcement du transport maritime et de la logistique interinsulaires dans les pays insulaires du Pacifique, au cours de laquelle a été adoptée la Déclaration de Suva sur l'amélioration des transports maritimes et des services connexes dans le Pacifique¹⁴.

48. Le secrétariat aidera les pays insulaires et archipélagiques à identifier les possibilités d'améliorer la régularité, la fiabilité et le coût des services de transport maritime. Cela pourra se faire de diverses façons: a) études, activités de renforcement des capacités et recommandations sur les stratégies efficaces pour permettre d'assurer des services de transport maritime réguliers, fiables et de coût abordable; b) services consultatifs et appui technique aux pays membres sur demande pour la mise en œuvre de mesures appropriées et l'application des dispositions pertinentes de la Déclaration de Suva sur l'amélioration du transport maritime et des services connexes dans le Pacifique à l'appui du transport interinsulaire.

III. Questions à examiner

49. Le Forum souhaitera sans doute donner ses directives au secrétariat sur les activités à entreprendre pour le développement de réseaux de transport régionaux et interrégionaux répondant aux besoins prioritaires des pays membres et à l'action menée par eux pour la réalisation de la vision d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré, notamment: a) en ce qui concerne le développement et l'amélioration des infrastructures de transport terrestre transfrontalier par les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique; b) le développement et l'amélioration du réseau de la Route d'Asie, notamment dans les pays où une part importante du réseau ne répond pas encore aux normes minimales de la classe III; c) la mise en place des tronçons manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique; d) les travaux d'aménagement de ports secs en particulier pour améliorer l'efficacité et le rendement du secteur des transports pour un développement économique plus inclusif et e) le renforcement de la connectivité pour les pays archipélagiques et les petits États insulaires en développement.

¹⁴ Voir E/ESCAP/FAMT(2)/6.

50. Le Forum souhaitera peut-être aussi: a) encourager les pays qui ne sont pas encore parties aux accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique à envisager de le devenir en déposant leurs instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation (pour les pays signataires) ou d'adhésion (pour les pays non signataires); b) signer l'Accord intergouvernemental sur les ports secs et entamer le processus législatif leur permettant d'y devenir parties en vue d'en assurer la prochaine entrée en vigueur; c) convenir d'un processus leur permettant d'informer régulièrement le secrétariat des projets ferroviaires et routiers prioritaires entrepris ou envisagés sur leur territoire et d) proposer des amendements aux accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique le plus tôt possible afin qu'ils puissent être examinés à la réunion suivante des groupes de travail compétents.
