



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité des transports, des communications, du tourisme et du développement infrastructurel

Quatrième session
13-15 novembre 2002
Bangkok

**APPLICATION DU PROGRAMME D'ACTION RÉGIONAL POUR LA
PHASE II (2002-2006) DU PLAN D'ACTION DE NEW DELHI
POUR LE DÉVELOPPEMENT INFRASTRUCTUREL
EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE**

(Point 4 de l'ordre du jour provisoire)

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

La Conférence ministérielle sur les infrastructures, tenue à Séoul en novembre 2001, a adopté la Déclaration de Séoul sur le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique, y compris le Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique.

Le présent document est un rapport sur l'application du Programme d'action régional pour la phase II et il soumet diverses questions à l'examen du Comité.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Abréviations.....	ii
INTRODUCTION	1
I. APPLICATION DU PROGRAMME D'ACTION RÉGIONAL POUR LA PHASE II (2002-2006) DU PLAN D'ACTION DE NEW DELHI POUR LE DÉVELOPPEMENT INFRASTRUCTUREL EN ASIE ET DANS LE PACIFIQUE	2
II. QUESTIONS À EXAMINER PAR LE COMITÉ.....	4

Annexes

I. État récapitulatif de l'exécution des activités du secrétariat au titre du Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique.....	5
II. Agents de coordination pour le développement infrastructurel chargés de suivre la mise en œuvre de la Déclaration de New Delhi sur le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique et d'en rendre compte	16

ABRÉVIATIONS

AGCS	Accord général sur le commerce des services
ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
BAsD	Banque asiatique de développement
BIMST-EC	Coopération économique Bangladesh-Inde-Myanmar-Sri Lanka-Thaïlande
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CEE	Commission économique pour l'Europe
CM	Commission du Mékong
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
DITTA	Développement des infrastructures de transport terrestre en Asie
MPPM	Modèle de planification des politiques maritimes
OCE	Organisation de coopération économique
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
OSShD	Organisation pour la collaboration des chemins de fer
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
SAARC	Association sud-asiatique de coopération régionale
TIC	technologies de l'information et de la communication
UIC	Union internationale des chemins de fer

INTRODUCTION

1. La Commission a adopté, dans sa résolution 51/8 en date du 1^{er} mai 1995, le Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique. Par la suite, la Conférence ministérielle sur les infrastructures, tenue à New Delhi en octobre 1996, a adopté la Déclaration de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique approuvant la phase I (1997-2001) du Programme d'action régional du Plan d'action de New Delhi et lançant la phase II.
2. À sa cinquante-cinquième session (1999), la Commission a approuvé l'organisation d'une conférence ministérielle sur les infrastructures en 2001, à la place de la quatrième session du Comité des transports, des communications, du tourisme et du développement infrastructurel prévue pour la même année; cette conférence serait chargée de faire le bilan de la phase I et d'étudier les activités à entreprendre au cours de la phase II (2002-2006) du Programme d'action régional. Conformément à cette décision, le secrétariat a organisé à Séoul, en novembre 2001, la Conférence ministérielle sur les infrastructures, accueillie par le Gouvernement de la République de Corée, et bénéficiant d'une forte participation de représentants de rang ministériel des pays membres et membres associés de la CESAP et de représentants d'organisations compétentes appartenant ou non au système des Nations Unies, et de représentants du secteur privé.
3. La Conférence a été un lieu d'échange d'information entre les membres et membres associés de la CESAP aussi bien sur la situation actuelle et les priorités nationales que sur les meilleures méthodes et les pratiques optimales en matière de développement des transports. Elle a surtout fourni l'occasion de mettre en relief les nouvelles tendances dans le domaine de l'infrastructure des transports et de discuter de la meilleure façon d'y faire face. Elle a abouti à l'adoption de la Déclaration de Séoul sur le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique, incluant le Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi qui lui a été annexé.
4. En approuvant à sa cinquante-huitième session (2002) le rapport de la Conférence ministérielle, la Commission a souligné l'importance de la Déclaration de Séoul sur le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique, y compris la phase II du Programme d'action régional (2002-2006). Elle a, par la même, souligné la nécessité d'établir au niveau national des stratégies d'exécution appropriées pour soutenir l'application du Plan d'action de New Delhi.
5. Le présent document fait le bilan de l'application du Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action et traite notamment de la mobilisation des ressources. L'annexe I présente l'état récapitulatif de l'exécution des activités du secrétariat de la CESAP au titre de la phase II alors que l'annexe II donne la liste des agents de coordination.

**I. APPLICATION DU PROGRAMME D'ACTION RÉGIONAL POUR LA
PHASE II (2002-2006) DU PLAN D'ACTION DE NEW DELHI
POUR LE DÉVELOPPEMENT INFRASTRUCTUREL EN
ASIE ET DANS LE PACIFIQUE**

6. La Conférence ministérielle sur les infrastructures (novembre 2001) a reconnu qu'à l'heure de la mondialisation et de la croissance économique dépendante du commerce extérieur, l'infrastructure et les services de transport avaient un rôle essentiel à jouer pour soutenir et encourager le développement économique et social des diverses économies, s'agissant surtout de la lutte contre la pauvreté et de la protection de l'environnement. En dépit des progrès notables réalisés pour développer les transports terrestre, fluvial et aérien, les secteurs en question continuaient à souffrir de tout un ensemble de carences et de contraintes qui entravaient encore l'établissement de liaisons de transport vraiment économiques et affectaient en conséquence la compétitivité des produits et ressources sur le marché mondial.

7. La Conférence a approuvé l'articulation du Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi autour de huit domaines thématiques ainsi que le choix du secrétariat d'une approche axée sur les programmes. Elle a été d'avis que le Programme traduisait bien les questions émergentes et les priorités des pays membres régionaux et surtout les besoins des pays les moins avancés, des pays sans littoral et des économies en transition à travers, par exemple, le développement des itinéraires et réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Elle s'est notamment intéressée aux problèmes propres aux pays insulaires du Pacifique, ce qui a abouti à l'élaboration d'un programme de travail à leur intention.

8. Les huit domaines thématiques sont les suivants: 1. *Plans et politiques infrastructurels*: 1.1 Projet DITTA: formalisation de la Route d'Asie, 1.2 Projet DITTA: formulation et formalisation du Chemin de fer transasiatique, 1.3 Intégration des réseaux de transport et liaisons intermodales, 1.4 Analyse des politiques des transports et 1.5 Libéralisation et OMC; 2. *Administration, gestion et questions financières*: 2.1 Revitalisation des chemins de fer, 2.2 Entretien et administration des routes, 2.3 Augmentation de la productivité des transports et 2.4 Méthodes participatives de planification et de formulation des politiques; 3. *Participation du secteur privé*: 3.1 Renforcement des capacités institutionnelles, 3.2 Amélioration de l'environnement législatif et 3.3 Évaluation de projets de privatisation; 4. *Logistique et facilitation*: 4.1 Amélioration des échanges commerciaux et des transports, 4.2 Amélioration des régimes juridiques, 4.3 Diffusion de la connaissance des concepts logistiques et 4.4 Renforcement des capacités et développement des compétences; 5. *Environnement et sécurité*: 5.1 Environnement, 5.2 Sécurité et 5.3 Transports de marchandises dangereuses; 6. *Capacités de valorisation des ressources humaines*; 7. *Dépaupérisation, zones rurales et groupes de population défavorisés*: 7.1 Impact socioéconomique des transports et 7.2 Intervention dans le secteur des transports pour élever les niveaux de vie et 8. *Besoins d'infrastructure des pays les moins avancés, des pays sans littoral, des pays insulaires en développement et des économies en transition*, une attention particulière étant donnée à la nécessité de répondre aux besoins de pays insulaires en développement du Pacifique.

9. L'Annexe I présente un état récapitulatif de l'exécution des activités du secrétariat au titre du Programme d'action régional pour la phase II du Plan d'action de New Delhi. Ces activités sont classées en fonction des domaines thématiques précités. Le document E/ESCAP/CTCTID(4)/7 relatif à l'exécution du programme de travail pour 2002-2003 donne le détail de certaines de ces activités.

10. La Conférence ministérielle sur les infrastructures a abouti à l'adoption de la Déclaration de Séoul sur le développement de l'infrastructure en Asie et dans le Pacifique, comprenant en annexe le Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi. En l'adoptant, les pays membres de la CESAP sont convenus de formuler et d'appliquer des politiques de développement infrastructurel conformes aux situations, aux conditions et aux priorités nationales spécifiques afin d'atteindre les objectifs économiques et sociaux, et de tenir compte des conséquences économiques, sociales et environnementales des transports pour la société, de même que leurs effets sur la sécurité. Ils sont également convenus que les gouvernements doivent jouer un rôle décisif pour intégrer plus concrètement les différentes formes de transport afin de développer des systèmes de transport intermodal qui procurent des services de transport interne efficaces, tout en donnant accès aux marchés internationaux et en desservant plus largement les arrière-pays. Ils ont encore proposé de soutenir la formulation et l'application de politiques et de stratégies propres à favoriser la participation du secteur privé et les partenariats public-privé dans le financement et l'exploitation des infrastructures et des services de transport afin d'accélérer le développement et d'encourager le renforcement de l'efficacité.

11. Pour faciliter le partage des informations sur l'exécution du Plan d'action de New Delhi, le secrétariat a entrepris trois activités: améliorer le site Web de la CESAP, commencer à préparer la publication de *Review of Developments in Transport and Tourism in the ESCAP Region*, et mettre au point un «Statistical Abstract of Transport in Asia and the Pacific».

12. Le site Web de la CESAP a été bien étoffé pour devenir auprès d'un large public un instrument de diffusion rapide et économique des activités relevant du Plan d'action de New Delhi. Ce site (<http://www.unescap.org/tctd/gt/aida.htm>) présente notamment les rapports nationaux sur le développement infrastructurel de sorte que les membres et membres associés peuvent aussi faire part de leurs expériences en matière de développement infrastructurel et indiquer leurs projets prioritaires dans ce domaine¹.

13. Outre leur rapport sur les infrastructures, un certain nombre de pays ont aussi présenté, à la suite de la demande faite par la Commission à sa cinquante-sixième session (juin 2000), des rapports sur le secteur des transports, rapports qui ont considérablement aidé le secrétariat à réaliser l'étude biennale intitulée *Review of Developments in Transport and Communications in the ESCAP Region, 1996-2001* qui a été soumise à la Conférence ministérielle sur les infrastructures en novembre 2001.

¹ Bangladesh (2001), Bhoutan (2001), Chine (1996), Inde (1996), Indonésie (1996), République islamique d'Iran (2001), Kazakhstan (1996), Myanmar (1996), Népal (2001), Philippines (1996), République de Corée (1996), République démocratique populaire lao (1997), Sri Lanka (1997), Thaïlande (2001), Vanuatu (2001) et Viet Nam (1997).

Le site Web du secrétariat (www.unescap.org/tctd/pubs/review2001toc.htm) donne la dernière version de cette étude, devenue très populaire puisqu'elle a été téléchargée 27 268 fois entre décembre 2001 et juillet 2002.

14. Les préparatifs d'élaboration de l'étude pour l'exercice biennal 2002-2003 ont démarré. Les délégations pourraient donc à cet égard envisager de faire une brève déclaration au titre du point de l'ordre du jour provisoire portant sur l'évolution des transports dans les divers pays. Elles pourraient la compléter par un exposé écrit plus détaillé qui aiderait le secrétariat dans l'élaboration de l'étude. Autre possibilité, les pays pourraient envisager d'actualiser leur rapport sur le secteur des transports.

15. Le secrétariat a commencé la mise au point d'une base de données et d'un résumé statistique, «Statistical Abstract of Transport in Asia and the Pacific», pour mieux évaluer les progrès dans le développement des transports et améliorer la qualité et l'utilité de l'étude. Le résumé statistique sera présenté au Comité dans son état actuel en tant que document d'information 1.

II. QUESTIONS À EXAMINER PAR LE COMITÉ

16. Le Comité est invité à donner son avis et des instructions sur la mise au point des méthodes et stratégies concernant l'application du Programme d'action régional pour la phase II (2002-2006) du Plan d'action de New Delhi. Il pourrait à cette occasion inviter les membres et membres associés à mettre au point des stratégies d'application appropriées au niveau national de façon à appuyer l'exécution du Plan d'action de New Delhi.

17. Il importe de disposer d'informations à jour sur l'évolution du secteur infrastructurel, c'est pourquoi, le Comité voudra peut-être prier chacun de ses membres et membres associés de fournir un rapport de pays ou d'actualiser les rapports de pays sur le développement infrastructurel figurant sur le site Web de la CESAP (<http://www.unescap.org/tctd/gt/aida.htm>), ce qui permettrait de mettre en commun les résultats des expériences en matière de développement infrastructurel et de faire connaître leurs projets infrastructurels prioritaires.

18. Le Comité voudra peut-être inviter ses membres et membres associés à examiner le «Statistical Abstract on Transport in Asia and the Pacific» (qui sera distribué au cours de la présente session du Comité) ainsi que l'étude intitulée *Review of Developments in Transport and Communications in the ESCAP Region, 1996-2001* (ST/ESCAP/2157), et donner des directives sur la préparation du prochain numéro de l'étude. Il pourrait aussi donner au secrétariat des renseignements actualisés sur les projets d'investissement et les mesures réglementaires ou législatives ainsi que des données sur les transports et la logistique, et demander aux membres et membres associés d'actualiser leurs rapports concernant le secteur des transports.

19. Le Comité pourrait aussi indiquer comment mobiliser les fonds qui permettront d'exécuter le programme de travail répondant aux besoins particuliers des pays insulaires du Pacifique, dont il est question au paragraphe 7 ci-dessus.